10e Année ø N° 474 — 50 Centimes — 19 Octobre 1907 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Meeting de Maisons-Laffitte

Le Prix Gladiateur

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout — Fermes et Châteaux — Femina
Musica — L'Art et les Artistes
90, Av. des Champs-Elysées — Paris

OLIESLAGERS

Le motocycliste surnommé *le Démon anversois*

Abonnements :
Paris et Départements .. .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

SANTAL MIDY

INOFFENSIF
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Phies

MAUX D'ESTOMAC - INDIGESTIONS
Guéris instantanément par les
GOUTTES DES COLONIES
de **CHANDRON**
PARIS, 20, rue de Châteaudun et toutes Pharmacies
Souveraines contre *Maux de Cœur, Cholerine et Dysenterie*

POUR MAIGRIR

Sans nuire à la santé et sans régime. Amincit la taille, réduit les hanches et le ventre, efface le double menton. Rajeunit les traits et empêche de grossir.
SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
SUCCÈS UNIVERSEL
La boîte, 5f. 6 boîtes, 28f.
Phie Vivienne, 16, r. Vivienne, Paris et dans toutes les Pharmacies.

LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand

ÉPILATEUR NIL
Détruit instantanément et sans douleur les Poils et Duvets disgracieux du VISAGE et du CORPS. *Pas d'inflammation. Rend la peau douce et veloutée. En usage chez les artistes et l'aristocratie.* Approuvé des sommités médicales.
Le Flacon 8 fr. Envoi franco. VERDEILLE, Pharmacien de 1re cl. 87, Rue de Lévis, Paris (XVIIe arr.)

Voiture de Tourisme BRILLIÉ
EUGÈNE
Construite par *SCHNEIDER & Cie, du Creusot*
DANS LEURS ATELIERS DU HAVRE
PARIS, 67, rue de Miromesnil, PARIS

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR PARFUM ULTRA-PERSISTANT — PARFUM LA CORRIDA — VIOLETTE BRISE EMBAUMÉE

Grâce! A la Sté de la Gaîté Fran... 65, rue du Faub. St-Denis, P... *l'an 1908 sera pour* ... de Plaisir, de Joie, de Bonheur, de Fou R... Envoyez votre adresse et 0f30 vous rec... suite l'ALBUM ILLUSTRÉ de 1908, ... *avec 350 gravures comiques,* Farces, Phys... Magie, Sorcellerie, Chansons, Monol... Pièces à Succès, *Cartes illustrées,* Produits Beauté, d'Hyg... Inventions nouv. LIBRAIRIE SPECIALE et 4 Primes Extraordin...

La Semaine Comique, par Henriot.

ROLAND A RONCEVAUX
— Sales Marocains !... une légende m'a prédit que les Français ne me vengeraient qu'en 1907.

LES PROGRÈS DE LA SCIENCE
Plus fort que la Télégraphie sans fil.
« La pêche à la ligne aimantée, sans ligne. »

— Six coups à votre fusil?
— Oui, c'est une arme que j'ai achetée pour chasser le lion. Malheureusement, aux environs de Paris on est à peu près certain de ne rencontrer que des moineaux!

SOUVENIR DE VOYAGE
— Tous mes compliments, malgré le mauvais état des routes, pas une panne!
— Monsieur le Président, j'avais des pneus *Gaulois* à ma voiture, ce sont eux et non pas moi qu'il faut féliciter.

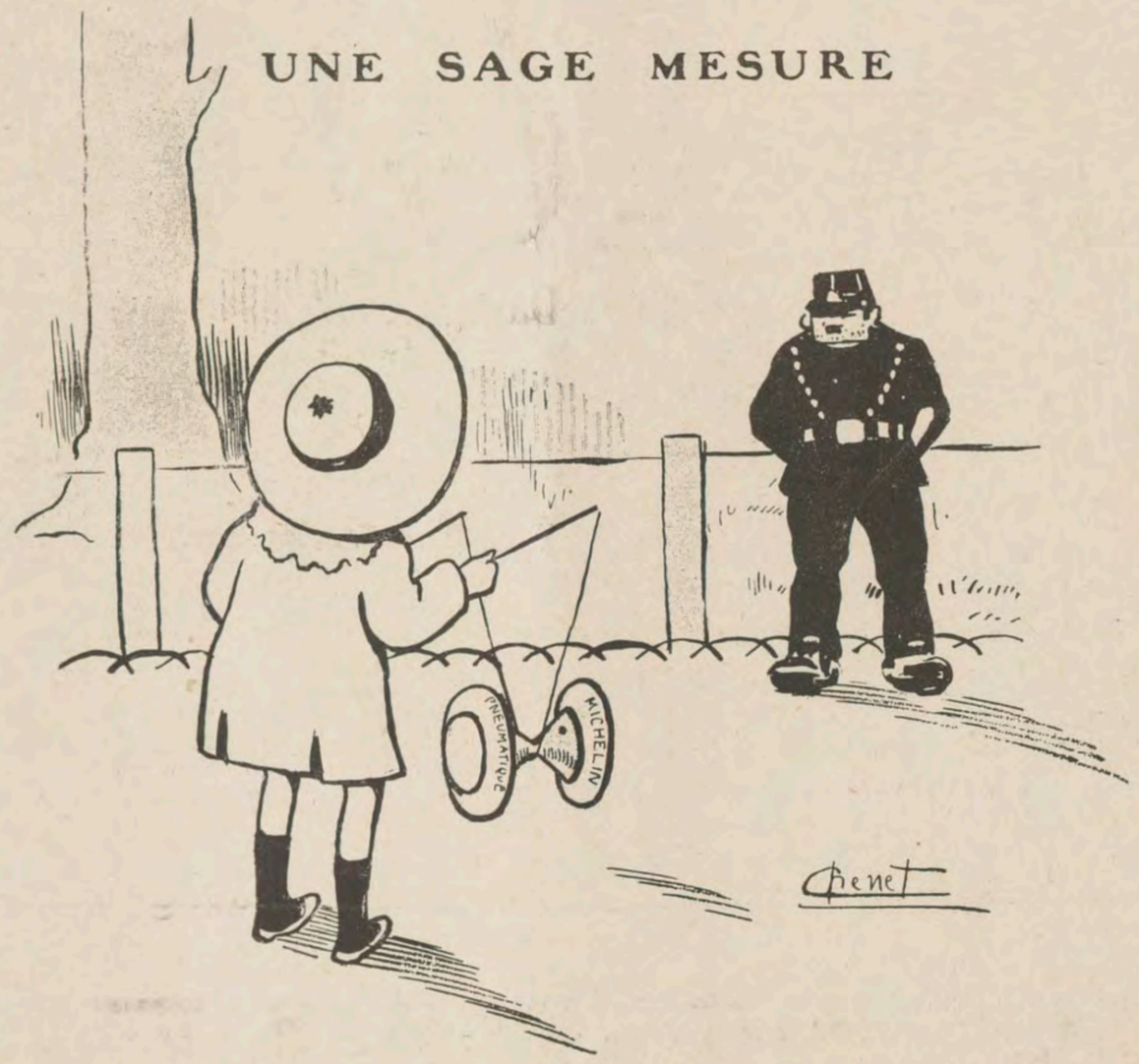
ALCYON
BORDEAUX-PARIS (1906)
1er Cadolle
4e Georget
5e Aucouturier
sur bicyclettes.
TOUR DE FRANCE (2.600 kilomètres)
1er Contant
4e René
sur motocyclettes légères 38 kgs.
4-6, Boulevard Bourdon ALCYON Neuilly-sur-Seine

VIVITZ
L. T. PIVER
PARIS
Essence Savon Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

Photographie *FEMINA* **BON** de réduction de 5 % sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur présentation de leur quittance d'abonnement)

UNE SAGE MESURE



Un nouveau règlement va prescrire à tous les joueurs de munir leur diabolo de Pneus Michelin, dont la souplesse bien connue sera une garantie contre tout accident.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir et grossir c'est vieillir. Prenez donc tous les jours des Dragées de **THYROÏDINE BOUTY** *votre taille restera ou redeviendra svelte*
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-poste
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris
Il est bon de prendre conseil d'un médecin

LE PRÉSERVATEUR de CONDOM et le Vestiphile (Diplôme) hommes et dames
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, Catal. illust. et 6 échantil. extra env. cont. 1f25 timb. ou mandat
Fabrique française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

MOTO NAPHTA

ANGLO FRENCK JOURNAL
pour étude rapide de la langue anglaise. Lectures, exercices amusants. Notes explicatives. Le N° 15 cent. dans bibliothèques des gares. Demander numéro spécimen. A. F. F. 76, rue Charles-Quint, Wattrelos (Nord.)

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps, supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ——— 24 fr.
Etranger ——— 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

19 Octobre 1907 — N° 474
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ——— 2 fr.
La Page ——— 600 fr.
Encartage ——— 750 fr.

UN MATCH DE RUGBY ENTRE LES SUD-AFRICAINS ET L'ÉQUIPE D'EAST-MIDLANDS

Les fameux joueurs Sud-Africains qui nous ont rendu visite l'an dernier reviendront peut-être quelque jour. Quant aux Néo-Zélandais que nous avions vus l'année précédente, ils sont en ce moment en Angleterre, mais ils jouent comme professionnels contre les clubs de la Northern Rugby Union. Ils viennent de disputer leurs premiers matches, au cours desquels ils ont montré des qualités sensiblement analogues à celles de leurs prédécesseurs. Quatre d'entre ces derniers figurent d'ailleurs dans le nouveau team.

A PROPOS DE LA DIRECTION A GAUCHE [1]

Les opinions sur la direction à gauche, que préconisa, dans la *Vie au Grand Air*, M. F. Charron, sont des plus favorables ☙ Ce qui est bon pour les automobiles ne saurait être mauvais pour les voitures à chevaux ☙ Quelques schémas le démontrent d'irréfutable façon ☙

L'ARTICLE publié récemment ici même, sous la signature de M. F. Charron sur les avantages de la direction à gauche, n'a pas été sans faire quelque bruit dans les milieux automobiles. En principe, tout le monde, ou presque tout le monde, s'accorde à reconnaître la supériorité de la nouvelle position pour la conduite, et principalement dans les rues de Paris et sur les routes très fréquentées. En revanche, le vieux mode de conduire, adopté de temps immémorial pour les voitures à chevaux ou les attelages de bœufs a pour lui : 1° tous les ennemis du changement ; 2° tous les constructeurs qui ont devant eux un stock de châssis et de pièces détachées à écouler et qui reculent devant leur modification.

Nous avons reçu à ce sujet de nombreuses lettres, dont nous allons reproduire ici les plus intéressantes.

L'avis d'un novateur

Et tout d'abord, M. Ernest Archdeacon, toujours épris de nouveauté, qui applaudit des deux mains à cette innovation qu'il a depuis longtemps prêchée.

« Je suis d'autant plus heureux de répondre à votre lettre de ce jour, dit le distingué sportsman, que j'ai toujours été un des partisans acharnés de la direction à gauche.

« Ce n'est pas d'aujourd'hui, d'ailleurs, que la question a été posée, puisque, aux environs de 1900 déjà, la maison Georges Richard, dans ses premières voitures à moteur horizontal, a tâché d'acclimater la direction à gauche.

« Malgré tous ses efforts, elle a dû céder devant le stupide misonéisme du public, et mettre, comme tous ses collègues constructeurs, la direction à droite.

« J'ai critiqué, moi-même, dans maints articles, la place actuelle de la direction, ainsi que celle des leviers de frein et de changement de vitesse ; et je ne puis mieux faire, pour vous en convaincre, que de vous donner, ci-dessous des extraits « d'un seul » de ces articles, publié dans la *Vie Automobile*, le 14 janvier 1905.

« Quelques novateurs téméraires ont voulu faire adopter la direc-
« tion à gauche, et ils disaient ceci : « Puisque en France on croise
« les voitures en prenant sa droite, c'est toujours à gauche que l'on
« a besoin de bien voir. Ce n'est qu'en Angleterre, où on prend sa
« gauche, que la direction à droite serait logique. »

« Ils faisaient encore observer que l'on dépasse les voitures à gauche ;
« que, si le conducteur est à droite, il ne verra qu'au dernier moment les
« piétons qui pourraient se trouver cachés par la voiture qu'il va dé-
« passer. (Je connais, pour ma part, de nombreux accidents qui se
« sont produits de cette façon.) Les écrasés ! il paraît que cela ne
« fait rien !! Le public veut la direction à droite !...

« Si quelques originaux persistent à vouloir éviter cette cause
« d'écrasement de leurs contemporains, ils auront la ressource
« d'émigrer en Angleterre !...

« D'autres novateurs encore ont voulu mettre les leviers du frein
« et du changement de vitesse sous le volant. Ils prétendaient
« qu'ainsi lesdits leviers ne barraient plus le passage au conducteur
« voulant monter à sa place. Ils ajoutaient que, pour des voitures
« à conduire de l'intérieur, cette disposition était tout indiquée.

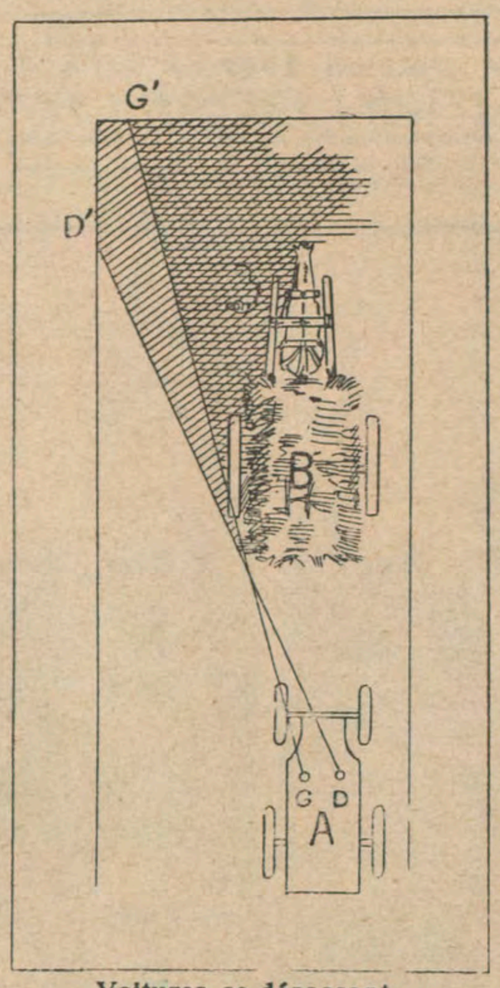
« Cela ne vaut rien, a répondu le public, le conducteur fera
« le tour pour monter, voilà tout !! »

« Vous voyez donc, cher Monsieur, par ces documents déjà anciens, que d'une part la question n'est pas nouvelle, et que d'autre part, je suis, sur toute la ligne, de l'avis de l'ami Charron.

« Mais je n'ai pas eu assez d'autorité pour arriver à faire prévaloir mon opinion, pourtant bien arrêtée, sur cette question.

« J'espère vivement que le constructeur compétent et le sportsman avisé qu'est Charron aura cette autorité que je n'ai pas eue, d'imposer définitivement au snobisme et à la mode, également imbéciles, les deux réformes qui sont indiquées par le plus évident des bons sens.

« Recevez, etc. « ERNEST ARCHDEACON. »



Voitures se dépassant.

Pour le conducteur placé en D, sur l'automobile A qui va dépasser la voiture B, la partie de la route cachée par cette voiture et limitée par la droite DD' est plus grande que pour le conducteur placé en G.

L'opinion d'un technicien.

Le comte Mortimer-Mégret, le distingué écrivain technique, est aussi de cet avis. Voici ce qu'il nous écrit :

« En réponse à votre lettre, je partage entièrement l'opinion de M. Charron au sujet de l'intérêt que présente la direction à gauche.

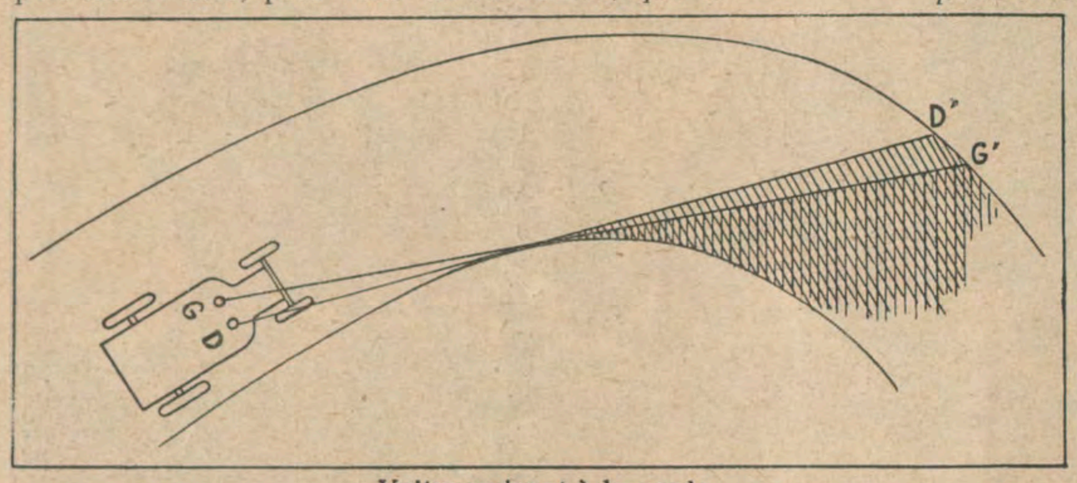
« La direction à droite que nous légua la routine, a routine née de l'hippomobile, constitue — à mon sens — une absurdité ; en ville, elle est horriblement gênante ; sur route, elle est parfois dangereuse. J'ai vu, la semaine dernière, près de Dinard, deux voitures se rencontrer parce qu'une volumineuse charrette de paille masquait la route à l'une d'entre elles. Les deux conducteurs, placés à gauche, auraient évité cet accident.

« Je ne vois aucune objection sérieuse contre la direction à gauche, aucune, sauf peut-être la mode, qui constitue d'ailleurs — pour ceux qui s'emploient à donner un corps à cette variante à nos usages — le plus sérieux des obstacles.

« L'argument des leviers à droite est puéril ; nos voitures ne possèdent que deux leviers : celui du frein des roues dont un bon conducteur ne se sert que pour empêcher, au repos, la voiture de dévaler, et celui des vitesses. Une main d'enfant manœuvrerait celui-ci. Peu importe, par conséquent, que son maniement soit confié aux doigts gauches ou aux doigts droits du conducteur. Le départ des leviers hors du châssis, à gauche, à une place symétrique à celle qu'ils occupent usuellement à droite, me semble restituer la vraie solution de la question.

« Bien à vous.

« Cte MORTIMER MEGRET. »



Voiture virant à la corde.

Le conducteur placé en D, sur une automobile virant à la corde, aperçoit une partie de la route plus grande que le conducteur placé en G.

L'avis d'un sportsman

C'est aussi ce que pense M. Etienne Giraud, l'éclectique sportsman bien connu des lecteurs de la *Vie au Grand Air* :

« Mon opinion sur la direction à gauche est tout à fait favorable à cette modification à nos habitudes.

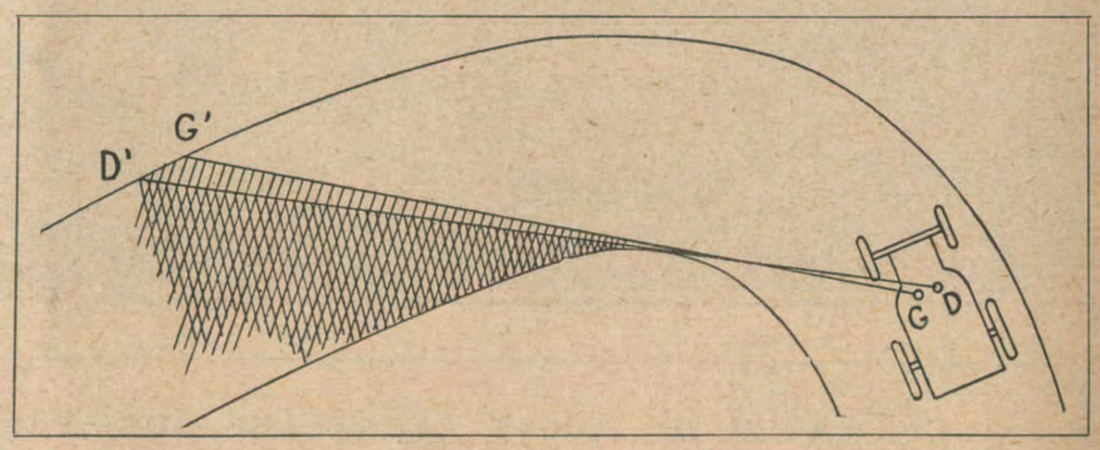
« Non seulement on peut ainsi plus facilement dépasser les voitures (ce qui est appréciable surtout lorsque celles-ci se trouvent sur des routes étroites), mais encore on peut, soit dans les montagnes, soit dans les villes, prendre beaucoup plus franchement les tournants à droite, car on voit de suite si la route se trouve libre dans la nouvelle direction à suivre.

« Le conducteur peut monter et descendre sans déranger la personne qui se trouve à côté de lui. Il n'est pas gêné pour tenir son volant, ayant toute liberté de mouvoir son coude gauche sans le heurter continuellement au bras droit de la personne qui est à côté de lui.

« Autres avantages : si l'on emmène quelqu'un à la place dite « du marchepied », cette personne est moins exposée à être atteinte par les voitures qui se croisent en sens inverse maladroitement, ainsi que par l'arrière des véhicules à chevaux qui se mettent en travers ou reculent.

« Bref, autant pour la route que pour la ville, je suis partisan à tous points de vue de la direction à gauche. Elle m'a du reste, plusieurs fois évité des accidents qui seraient certainement arrivés si j'avais conservé pour conduire la place de droite.

« Lorsque l'on n'a jamais mené à gauche, on est évidemment un peu surpris ; on râcle un peu les trottoirs ; on accroche un peu en entrant dans les remises ; tout cela est l'affaire de quelques heures. Maintenant que je mène à gauche, je serais beaucoup plus gêné pour mener de



Voiture virant à l'extérieur.

Il en est tout autrement pour une automobile virant à l'extérieur, mais celle-ci est sûre de n'avoir pas en face d'elle une autre voiture.

1. Voir le numéro 467.

La conduite à gauche pour les voitures à chevaux.

Le conducteur placé à gauche voit, la route au loin devant lui. — *Pour dépasser une voiture ou en croiser une autre, le cocher, à droite est fortement gêné.* — *Le conducteur placé à droite au contraire est obligé de se pencher pour voir.*

nouveau à droite que je ne l'ai été la première fois que j'ai occupé la nouvelle place de conducteur.

« Etienne Giraud. »

Ce que pensent nos confrères Enfin, la plupart de nos confrères ont repris, en la commentant, et la plupart d'une façon favorable, la thèse soutenue par notre collaborateur. Elle a été défendue, en particulier, d'une façon très éloquente, par M. Baudry de Saunier.

Après avoir énuméré les divers avantages de la nouvelle direction, le rédacteur en chef d'*Omnia* conclut en disant:

« La direction d'une automobile doit, au point de vue de l'élégance, de la mécanique, de la sécurité de la direction et de la conduite, à tous points de vue pratiques, être placée à gauche. »

Nous sommes heureux de nous recontrer en cette occasion avec notre compétent confrère, dont l'opinion est d'un poids important en la matière.

L'opinion d'un homme de cheval M. Jim Pratt, le marchand de chevaux bien connu, est d'avis que la direction à gauche est aussi indiquée pour la voiture à chevaux que pour les automobiles.

« J'ai lu dernièrement dans votre sympathique journal nous écrit l'éclectique sportsman, un article de M. Charron concernant l'automobile, et je suis absolument de son avis. Depuis treize ans que je fais le commerce de voitures de fantaisie, j'en ai vendu une très grande quantité, j'ai toujours conseillé à mes clients la conduite à gauche et la majeure partie ont continué et s'en sont fort bien trouvés.

« A Londres où je me rends souvent, je possède également un tonneau pour faire mes courses. Etant donné que les voitures vont dans le sens opposé à celui de Paris, c'est réellement là que j'ai pu comparer la différence, car la conduite à gauche qui est pratique ici, ne l'est plus là-bas. Aussi, malgré ma grande habitude de conduire à gauche, je suis obligé de m'asseoir à droite. Il est certain que pour un cocher en livrée sur un coupé, une victoria ou un landau il vaut mieux être assis au milieu, mais la place à gauche, serait plus pratique. Du reste, que toute personne qui circule dans Paris avec une voiture, en fasse l'essai et je suis certain qu'elle sera de mon avis. »

Jim Pratt. »

On trouvera, d'autre part, plus haut des schémas qui traduisent cette discussion d'une façon géométrique. Nous avons d'abord supposé une voiture devant en dépasser une autre. La partie de la route cachée par le second véhicule est ombrée d'une façon différente, suivant qu'il s'agit d'un conducteur placé à gauche ou d'un conducteur placé à droite du siège

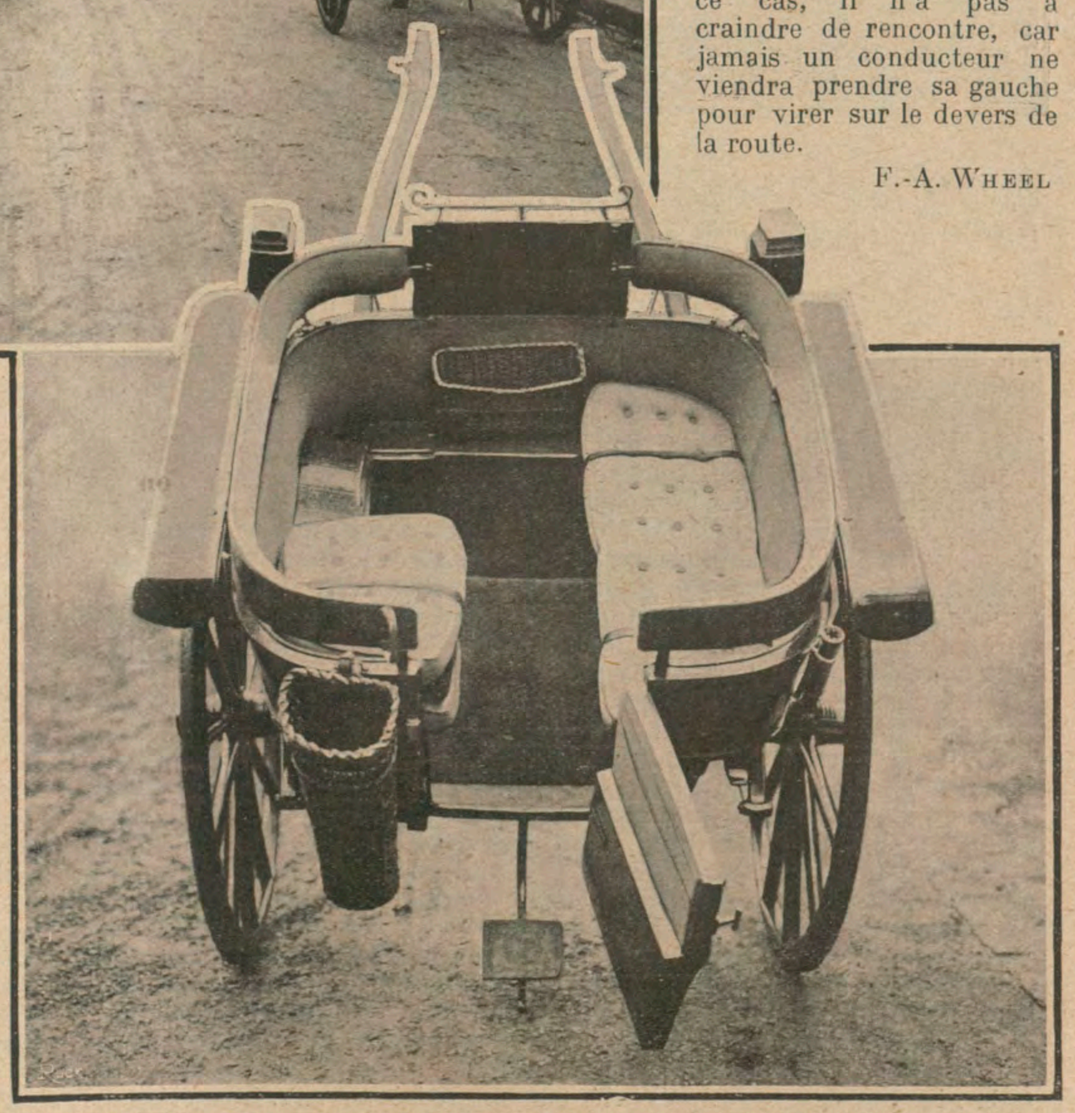
Le second dessin se rapporte a une voiture prenant un tournant sur sa droite, à la corde. Le conducteur a sous les yeux une partie de route d'autant plus grande qu'il est lui-même placé plus à gauche. Or, il peut toujours craindre de trouver brusquement devant lui une autre voiture venant en sens inverse sur sa gauche indument, mais pour pouvoir virer à la corde.

Le dernier schéma, enfin, montre le seul cas où le conducteur à gauche se trouve désavantagé. C'est celui d'une voiture prenant un virage à l'extérieur. Dans ce cas, il n'a pas à craindre de rencontre, car jamais un conducteur ne viendra prendre sa gauche pour virer sur le devers de la route.

F.-A. Wheel

Le conducteur à gauche.

En dépassant une voiture, le cocher, à gauche, se rend compte des obstacles qu'il peut rencontrer.



La voiture anglaise pour la France.

Comme M. Charron, M. Jim Pratt place à gauche le conducteur dans les charrettes anglaises qu'il fait construire pour la France.

CONTRE LES INTEMPÉRIES

Par le Comte MORTIMER-MÉGRET

La pluie, le vent, le froid reviennent nous incommoder — Lorsqu'on est dans une automobile découverte on peut très facilement s'en garantir, même en suivant la mode

Ce ne fut que vers 1897 que les routes françaises connurent cet inattendu privilège de goûter le spectacle d'êtres emmitouflés, fourrés et bizarres qui, tels de campagnards épouvantails, éparpillaient devant leurs pas, en une salutaire frayeur, chiens, gamins et moineaux.

Jusque-là, le 25 à l'heure des monstres soufflants et trépidants n'avait point justifié ces accoutrements à la très spéciale élégance, sous la patine égalisatrice desquels les deux sexes se confondirent en une toute semblable hideur.

Ce fut le tricycle à pétrole qui enfanta la mode automobile.

Types de masques pour Chauffeurs

Ces masques de fabrication allemande n'embellissent certainement pas les personnes qui les portent, mais grâce à eux on ne craint ni le vent, ni la pluie et on peut continuer à respirer très aisément.

Des phases et des absurdités qui l'émaillèrent, je désire vous faire grâce. Je glisserai sur les peaux de biques profondes comme des puits de charbonnage, où le motocycliste, congestionné par les efforts du pédalage en côte, consciencieusement cuisait. Je passerai sous silence les vêtements de cuir bien astiqués sous lesquels il gelait en hiver, grillait en été et mouillait en temps d'ondée. Enterrons tout ceci, et arrivons au but de cette causerie.

Je n'examinerai pas ici la voiture automobile fermée, dans laquelle la défense contre les intempéries n'existe pas davantage qu'en un sleeping de chemin-de-fer; je n'envisagerai, pour aujourd'hui, que le vêtement pour la voiture découverte, ce charmant outil sportif qui, en dépit du sybarisme qui a gagné l'automobile, conserve encore bien des disciples.

Il est deux ennemis contre lesquels, en voiture découverte, il nous faut nous défendre : le froid, la pluie.

C'est une erreur — une erreur que nous connûmes au début — de vouloir, par un même vêtement, combattre l'un et l'autre.

Contre la dernière une seule arme nous est donnée : le caoutchouc. Or, comme défense contre le froid, le caoutchouc n'existe pas. Il faut donc, au moins pendant la saison d'hiver, un vêtement spécial contre la pluie, un autre contre le froid.

Pour nous défendre de ce dernier, l'idée nous vint tout d'abord d'imiter la nature, de copier les premiers hommes et de nous abriter sous des peaux de bêtes. Et ce fut, il m'a semblé, un peu humiliant pour notre amour-propre, que de constater qu'à dix mille ans de distance, nous ne pourrions rien trouver mieux que ce que nos tout premiers pères trouvèrent! Notre amour-propre a dû se relever depuis; en dix années l'automobile fit faire plus de progrès à cette question que les cent siècles qui précédèrent!

Car, des fourrures avec poil extérieur on est très revenu. Leur élégance est douteuse; leur inconfort est certain. Alourdies par la pluie, elles sèchent avec moins d'empressement qu'un noyé qui aurait passé quinze jours sous l'eau. Elles encombrent les baquets de leur envahissante personnalité. Le manteau de drap bien compris semble aujourd'hui très préférable.

Pour être chaud, ce dernier doit rester rigoureusement étanche aux courants d'air, par devant, par en haut, par les côtés. Le plastron doit être double, comporter deux parties largement croisées l'une sur l'autre et boutonnées, l'une et l'autre, et en-dessous et en-dessus. Les manches doivent posséder des soufflets, car par les manches entr'ouvertes bise et pluie se précipitent, circulant, une fois dans la place, comme en pays conquis.

Au col une fermeture également hermétique couvrant le cou. Une fois, l'étanchéité parfaite du manteau réalisée, il y a grandes chances, — pour peu que le tissu choisi soit judicieux, — pour que le vêtement demeure tiède et confortable, en dépit du froid et en dépit du vent.

Les draps les plus lourds ne sont point les plus chauds. Je considère, au contraire, que l'un de ceux contre lesquels le froid davantage s'émousse est le plus léger de tous, le « lodden » qui, à la chaleur d'un édredon, joint la souplesse et la légèreté du papier. Un manteau de lodden bien doublé est, à mon sens, ce qui réalise le mieux le confortable. Comme doublure, la fourrure peut être utilisée; ne pas choisir les plus chères : la peau du chat démocratique remplit mieux le but qu'on se propose que la plus valeureuse zibeline, rapportée à grand frais du Canada et autres lieux. La fourrure, cependant, comporte un inconvénient : son poids; on la remplace parfaitement par une ouatine, sous laquelle un papier souple et huilé a été interposé. Ouatine, papier et lodden, avec ça — et un peu de veine par ailleurs — on irait au pôle Nord!

Pour les jambes, même principe : chaleur et étanchéité. La couverture-pantalon réalisera fort bien l'une et l'autre. Cette couverture-pantalon, qui n'est d'ailleurs point une spécialité et que tout tailleur peut faire, sera constituée par une sorte de large pantalon de zouave serré à la cheville, doublé également de papier huilé qu'on enfilera par-dessus le pantalon primitif ou la culotte.

Pour la tête, le passe-montagne, protégeant nuque et oreilles, et laissant à l'air simplement nez et yeux.

Voilà pour le froid. Pour la pluie, un seul remède : par-dessus les vêtements que je viens de décrire, un parapluie du chauffeur, sans poches, sans coutures, avec deux manches fermées aux poignets et un trou pour la tête, fermé au cou, avec ses lèvres bien plaquées sur la peau.

Dans cet attirail qui, je l'avouerai, manque un peu d'élégance, vous connaîtrez la sensation — que je juge charmante — de traverser chaud et sec la bise hivernale qui mord et la pluie qui fait rage.

MORTIMER-MÉGRET.

LA COUPE DE L'"AUTO"

Au milieu d'un groupe clairsemé de concurrents, l'épreuve annuelle de Maisons-Laffitte est revenue à *Jacqueline*

Le meeting de Maisons-Laffitte de 1907 ne marquera pas dans l'histoire du Yachting Automobile. Sous une pluie fine mais persistante, transformée, dans l'après-midi, en insupportables averses, devant une centaine de curieux, dont la moitié au moins amenés par le devoir professionnel, une vingtaine de cruisers ont disputé les diverses épreuves de la journée.

Tout en reconnaissant la vaillance de *Jacqueline*, il est néanmoins pénible de constater que, alors que nous avons des bateaux qui atteignent le 56 à l'heure, la grande épreuve de fin de saison est enlevée à une vitesse qui dépasse d'un rien les 30 kilomètres. Vitesse très remarquable pour un cruiser de 8 mètres, mais qui fait d'autant plus regretter l'abstention de tout concurrent sérieux.

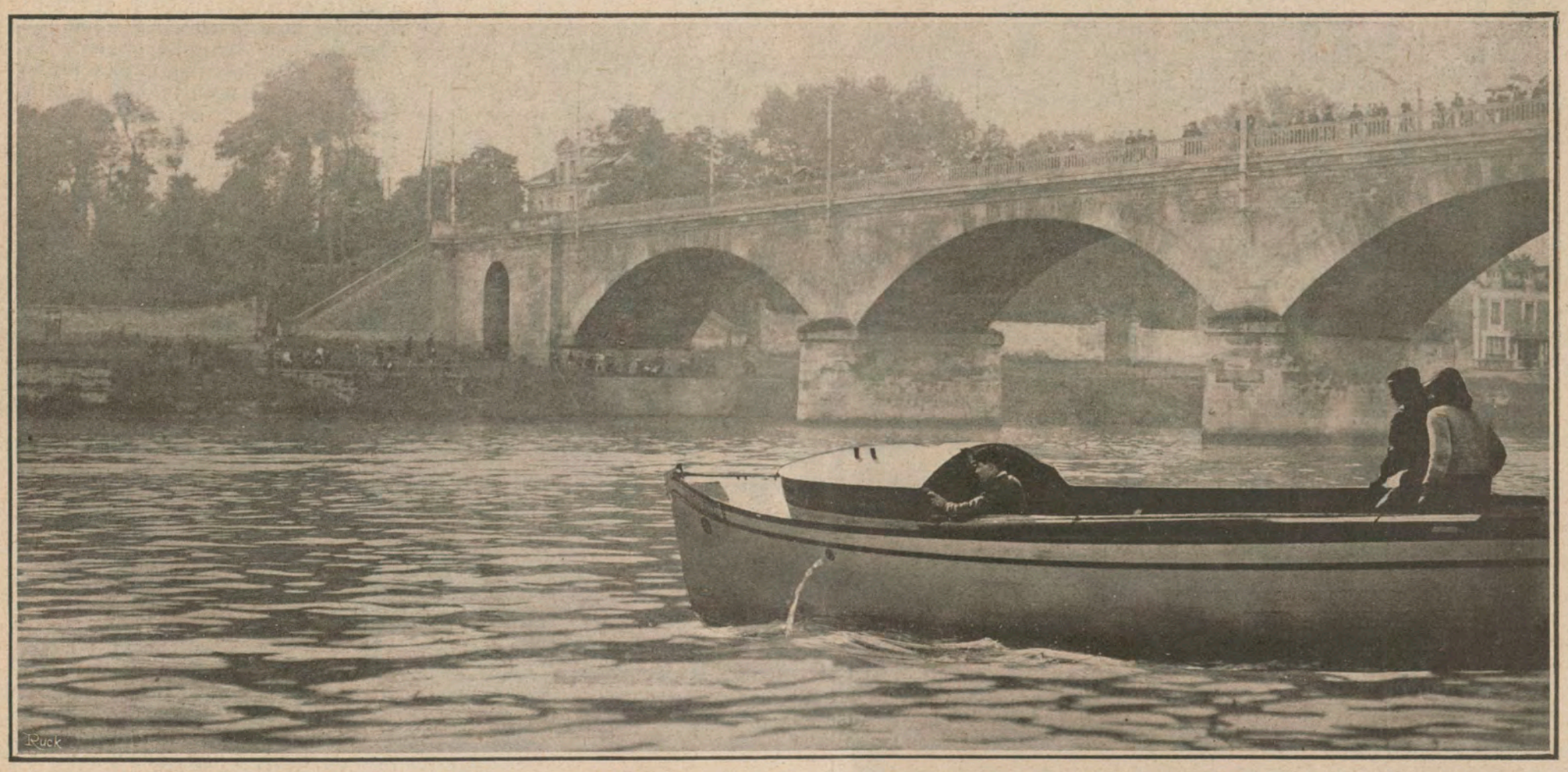
Sur 25 kilomètres, le *Nautilus Mutel*, qui n'atteint que 6 m. 50, a également dépassé le 30. Le moteur Mutel, qui est accoutumé à la victoire a, une fois de plus, fait merveille.

Nous avons vu avec une certaine émotion un vétéran, l'*Ellen*, qui fut lancé en 1888, et qui est muni d'un moteur Forest, un des plus vieux moteurs à explosion qui existent. Le père Forest était à la barre de cet ancêtre qui a couvert ses 25 kilomètres dans le temps fort honorable de 2 h. 4 m. 25 s. Il y en a beaucoup, et de plus jeunes, qui n'en feraient pas autant.

H. P.

Jacqueline.

*Cruiser de 2e série, à M. Boudreaux, gagnant de la Coupe de l'*Auto, *couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 37 m. 37 s.*



Le *Nautilus-Mutel*.

Le merveilleux petit cruiser imbattable en course, et qui a triomphé une fois de plus au meeting de Maisons-Laffitte, ajoutant une victoire de plus à l'extraordinaire série de succès des moteurs Mutel.

NOTES DES ÉDITEURS

Trois semaines nous séparent du jour où paraîtra notre numéro exceptionnel, consacré au *Salon de l'Automobile*. Nous sommes entrés dans la dernière période, et notre travail incessant, nos efforts constants vers la perfection seront, nous l'espérons, couronnés de succès. Jamais encore semblable publication n'aura été mise en vente en France.

Tous les auteurs aimés du public ont tenu à apporter leur collaboration et à donner des articles dont l'intérêt et la présentation originale ne se démentiront pas un seul instant. La couverture en deux couleurs sera signée René Lelong. Tous nos lecteurs ont déjà apprécié le talent de cet artiste, auteur des couvertures de notre *Numéro du Salon* de l'année dernière et de notre numéro du *Grand Prix de l'A. C. F.* Plusieurs doubles pages consacrées aux divers sports contiendront des compositions photographiques splendides, et les portraits des champions de 1907 compléteront ce numéro du *Salon de l'Automobile* qui, quoique comptant 100 pages de texte, c'est-à-dire comprenant à lui tout seul plus de cinq numéros de la *Vie au Grand Air*, ne sera vendu qu'un franc.

Nous allons recommencer, le mois prochain, nos matinées d'abonnés, qui attirèrent la saison dernière dans notre théâtre un public choisi et nombreux. Cette année nous ferons aussi bien, si ce n'est mieux.

Rappelons à nos abonnés que chacun d'eux a droit annuellement à deux places et que, *pour retirer ces deux places, il suffit de se présenter dans nos bureaux munis de la bande d'abonnement. Les 250 premiers abonnés qui viendront retirer leur coupon assisteront à notre première matinée, les 250 suivants à la seconde, et ainsi de suite.*

Nous informons nos abonnés des départements que nous leur réserverons, à chacune de nos matinées, un certain nombre de places, dans le cas où ils viendraient à Paris. Il leur suffira de nous prévenir la veille de la matinée, ou même, si cela leur était impossible, de venir au moment de la représentation. Ils pourront, au besoin, faire profiter de leurs places des amis habitant Paris s'ils ne peuvent en profiter eux-mêmes. Nos matinées auront lieu aux dates suivantes : les *lundis 4 novembre, 2 décembre, 6 janvier, 3 février, 9 mars, 6 avril, 4 mai, 1er juin*, à 3 h. 1/2.

Pierre Lafitte et Cie.

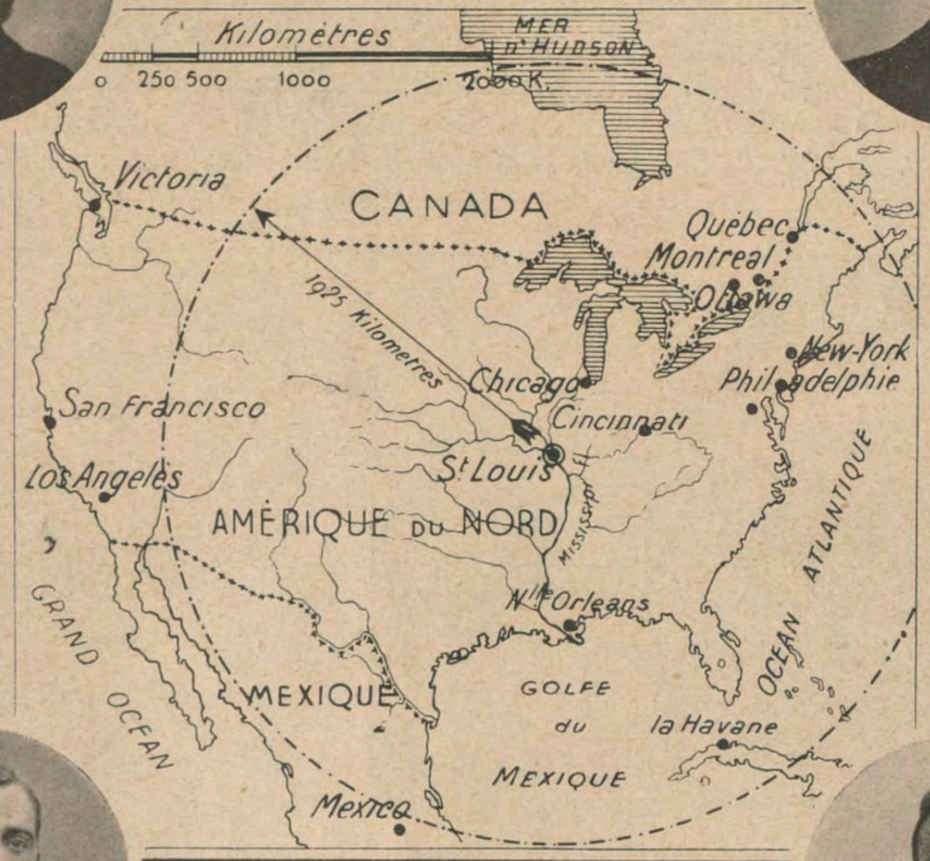
LA COUPE GORDON-BENNETT

Par FRANÇOIS PEYREY

Deux ballons français, ceux de MM. Gasnier et Leblanc, disputeront, lundi prochain, à Saint-Louis (U. S. A.), la Coupe Gordon-Bennett des aéronautes ✍ Ils auront affaire à de redoutables concurrents ✍ ✍

L'an dernier, à peu près à la même époque, le 30 septembre 1906, seize ballons de nationalités diverses s'envolaient des Tuileries, aux applaudissements d'une foule prodigieuse, charmée de leur départ dans une atmosphère de cristal doré... Le lendemain, l'on apprenait que sept de ces aérostats avaient, nuitamment, traversé la Manche ! L'un des concurrents, un Américain, M.F.-P. Lahm, remportait de haute lutte le précieux objet d'art et la prime de 12.500 francs offerts par M. James Gordon-Bennett. M. F.-P. Lahm, montant le ballon *United States*, aidé par le major Harsey, était descendu au nord de l'Angleterre, à Fyling-Dales (Yorkshire), après avoir parcouru, à vol d'oiseau, 647 kilom. 098, en 22 h. 5 m.

La Coupe Gordon-Bennett se disputera donc en Amérique très prochainement, le 21 octobre. L'Aéro-Club of America a choisi comme point de départ Saint-Louis du Missouri, cette ancienne ville française fondée en 1764 par Caclide et Chouteau. Le petit poste débuta par un trafic de fourrures. Les trappeurs, par dérision, l'appelaient « pain court ». Le « pain court » est aujourd'hui une très grande ville de 650.000 habitants, à 27 heures de chemin de fer de New-York, et admirablement située pour un concours de distance. La côte la plus rapprochée, le golfe du Mexique, se trouve à 1.120 kilomètres ; l'Atlantique à 1.440 kilomètres ; le Pacifique à 3.680 kilomètres. Les grands lacs, le Michigan notamment, sont plus rapprochés, 450 kilomètres environ. Ces lacs sont d'ailleurs de véritables mers.



Les concurrents français et le pays au-dessus duquel ils vont s'élever.

*De gauche à droite, en haut : M. René Gasnier, pilote de l'*Anjou, *et M. Alfred Leblanc, pilote de l'*Ile-de-France. *En bas, M. Charles Levée, aide de l'*Anjou, *et M. Edgar W. Mix, aide de l'*Ile-de-France.

Nous avons tracé, avec Saint-Louis pour centre, une circonférence de 1.925 kilomètres de rayon, en dehors de laquelle les concurrents devront atterrir pour battre le record du monde de M. de La Vaulx.

Les ballons s'élèveront d'un jardin de la Ville — le parc de la Forêt — où un gazomètre de 91.000 mètres cubes fournira le gaz du gonflement aux équipes de l'Aéro-Club of America, de la Deutscher Luftschiffer-Verband, de l'Aéro-Club of the United Kingdoms et de l'Aéro-Club de France, dont le gonfalon bouton d'or et bleu est défendu par quatre de ses meilleurs pilotes formant deux équipes : M. Alfred Leblanc, pilotant l'*Ile de France* (2.200 mèt. cubes), aidé par M. Edgar W. Mix ; M. René Gasnier, pilotant l'*Anjou* (2.200 mèt. cubes), aidé par M. Charles Levée.

Pilotes américains : MM. Major Hersey, Alan R. Hawley, J.-C. Mac Coy.

Pilote anglais : M. Griffith Brewer.

Pilotes allemands : MM. Oscar Erbsloh, capitaine Hugo von Abercron, Paul Meckel.

L'Espagne a omis de régulariser ses engagements par l'envoi des fonds indispensables ; l'Italie s'est engagée trop tard ; l'Autriche, qui eût également voulu courir la Coupe, n'est pas encore représentée à la Fédération aéronautique internationale, qui observe strictement des règlements, ainsi qu'il sied.

Le 6 avril dernier, nous présentions à nos lecteurs MM. René Gasnier et Alfred Leblanc. L'Aéro-Club de France a la plus grande confiance en leur énergie, si souvent prouvée lors de nombreux concours, et nous avons le ferme espoir que la puissante Société d'Encouragement à la locomotion aérienne détiendra bientôt un challenge durement disputé.

Leurs aides les complètent parfaitement : M. Charles Levée peut revendiquer Saint-Cloud-Bâle, Saint-Cloud-Nébian (Hérault), Saint-Cloud-Zurich, d'autres beaux voyages encore... Il a déjà séjourné aux Etats-Unis, y ascensionna souvent, vécut même des heures mouvementées. Elevé de Staten-Island, le 15 juillet 1906, M. Charles Levée était recueilli en mer par un bateau de pêche, entre Long-Island et la côte de Connecticut. C'est, je crois, le plus jeune membre de l'Aéro-Club de France, mais non le moins habile.

M. Edgar W. Mix, Américain, ingénieur fort distingué de la Thomson-Houston, venu tout récemment à l'aérostation, s'est révélé, à peine initié, pilote accompli. Certains aéronautes ne sortent pas de la médiocrité, même après une longue pratique ; d'autres débutent par des coups de maître. M. Edgar W. Mix connaissait fort peu l'atmosphère lorsqu'il se rendit, avec M. A. Leblanc, de Saint-Cloud à l'île Rügen (Baltique), franchissant ainsi la remarquable distance de 996 kilom. 400 en 13 h. 20 m. (16 mars 1907).

Les « quatre » se sont embarqués au Havre, sur la *Touraine*, le 5 octobre. Ils sont partis à la conquête de cette moderne toison d'or, parfaitement équipés avec, dans leurs bagages, deux aérostats absolument neufs, comportant tous les perfectionnements possibles. Signalons un dispositif nouveau de l'*Anjou* : une seconde soupape située au-dessous de l'équateur, permettra des entrées d'air dans l'enveloppe, le second jour du voyage, afin d'éviter de trop grandes altitudes. Ce dispositif, imaginé par M. R. Gasnier, remplacera le ballonnet compensateur aux effets indéniables, mais dont l'emploi ne va pas sans compliquer le travail du pilote.

Les soutes des nacelles recevront quelques armes, voire des lignes, afin de pouvoir chasser ou pêcher dans le cas où l'atterrissage se produirait dans des régions où la vie matérielle est moins facile que dans notre douce France, les forêts du Canada, par exemple, ou chez les Hurons et autres Sioux. Les armes peuvent aussi ne pas être inutiles par une descente dans le Far-West, où l'Apache est toujours aussi irréductible qu'avant le carnage de jadis. Ces Apaches et leurs dignes squaws sont certainement moins féroces que leurs congénères de Paris et de Marseille, néanmoins...

Cependant, le professeur Lawrence Rotch, directeur de l'Observatoire de Blue-Hill, prévoit une tout autre direction. D'après ses observations, les ballons iraient légèrement au sud-est de Saint-Louis, à la vitesse d'environ 12 mètres par seconde. Mais M. Lawrence Rotch n'est que météorologiste, et la météorologie... nous savons ce qu'en vaut l'aune.

Des prix annexes nouveaux se sont ajoutés à la Coupe et à la prime. Ce sont : un 2e prix de 1.000 dollars (5.000 francs), créé par un habitant de Saint-Louis ; un 3e prix de 750 dollars (3.750 francs), offert par les chemins de fer desservant Saint-Louis ; un 4e prix, 500 dollars (2.500 francs), offert par M. Daniel C. Nugent, négociant à Saint-Louis ; un 5e prix de 250 dollars (1.250 francs), offert par la Westliche Post de Saint-Louis. Les diverses colonies étrangères de Saint-Louis se proposent d'instituer des prix en faveur des champions de leurs nations.

L'Aéro-Club d'Amérique offrira probablement un prix de 500 dollars (2.500 francs), pour la plus grande durée, et l'Aéro-Club de France une grande médaille d'or à celui de ses membres qui lui rapportera le trophée.

M. F.-P. Lahm, le vainqueur de l'an dernier, en convalescence d'une très grave maladie, a été remplacé, on l'a vu plus haut, par son aide de l'an dernier, le major Hersey.

Parmi les concurrents étrangers, un pilote allemand, M. Oscar Erbsloh, est surtout à craindre. Au dernier concours de Bruxelles M. Oscar Erbsloh, montant son ballon *Pommeru* (2.200 mètres cubes), a traversé diagonalement la France pour descendre à Seignosse (Landes), près de Bayonne, après 28 h. 32 m. de voyage. Le *Pommeru* prend part à l'épreuve de Saint-Louis. Il est établi, comme à peu près tous les ballons allemands, en coton caoutchouté, cette étoffe jaune qui constitue les enveloppes de nos ballons automobiles type du *Lebaudy*, du *de La Vaulx* et de la *Ville de Paris*. Ce tissu préparé ingénieusement est beaucoup plus étanche que le coton ordinaire ou la soie, et moins sensible à l'action du soleil. Il a, par contre, le double inconvénient d'être assez lourd et fort onéreux.

François Peyrey.

LA MOTOCYCLETTE SUR PISTE

Par OLIESLAGERS

Olieslagers est le champion incontesté de la motocyclette. Il donne aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques renseignements sur la façon de courir sur piste

JE suis reconnaissant au public parisien de m'appeler le « Démon anversois ». Ce titre pompeux m'enorgueillit, mais il ne faut pas croire que je suis imprudent. Il serait peut-être exagéré de dire que je redoute le danger, je le recherche même. C'est pour moi une satisfaction réelle que de sentir le frisson de la mort me frôler pendant toute une course. Je me sens vivre et je goûte davantage le plaisir de la vie en comprenant qu'un rien suffirait pour que je me tue. Il faut cependant croire que je suis né sous une bonne étoile, car depuis que je me suis mis à la piste, je n'ai jamais été victime d'un accident

Olieslagers.

Olieslagers, surnommé le Démon anversois, est âgé de 24 ans et court sur piste depuis 1900.

grave, sauf à Roubaix, en 1904 : trois côtes enfoncées, deux doigts cassés, une épaule et un pied démis.

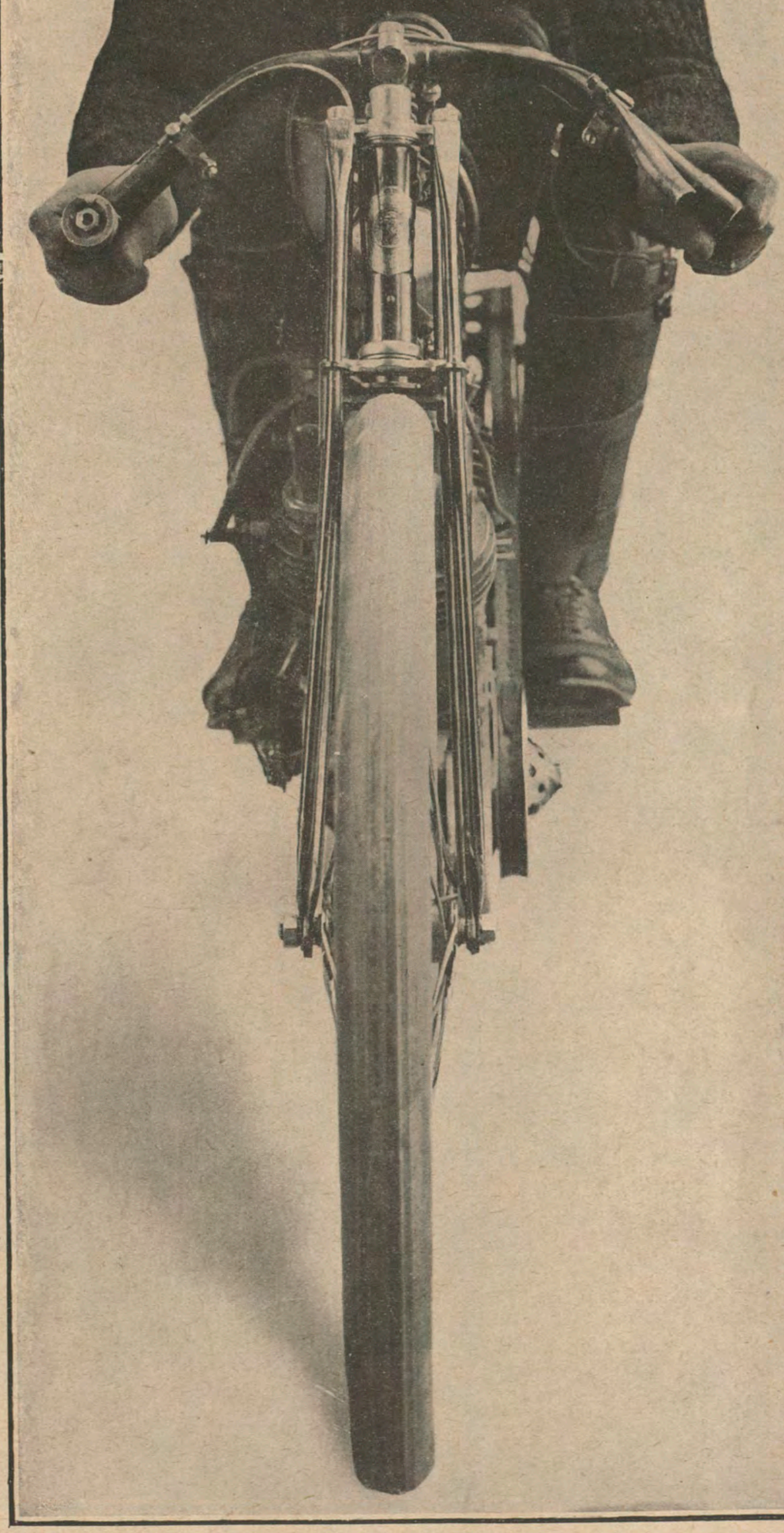
L'autre dimanche, au Vélodrome d'Hiver, je devais courir contre le petit Cussac et contre Bussat, le champion suisse. L'épreuve se courait sur dix tours de piste ; j'en rendais un à Bussat, un et demi à Cussac. Je prenais les virages au ras de la corde et mon coude frôlait souvent le sol. Tout à coup, dans la ligne droite, je ne pus me redresser, j'entrai dans le premier virage et je dérapai. Je sautai de ma moto, ce qui me permit de ne pas être victime d'un grave accident.

Je voulais, en rappelant ce mauvais souvenir, attirer l'attention des motocyclistes sur la façon de tomber. Dès que je sens que ma machine ne rend pas ce que je lui demande et que je m'aperçois que je vais tomber, je regarde derrière moi pour voir si un concurrent ne vient pas et je lâche ma moto. Je tombe seul et ne crains pas, de cette façon, d'être pris sous le moteur. C'est ainsi que je fis au Championnat du Monde, à Anvers, en 1904. J'étais qualifié dans la finale, mon pneumatique arrière éclata. Je me retournai, Pernette arrivait. Je le laissai passer et je quittai ma machine ; je fis sept culbutes de suite et n'eus pas la moindre contusion. C'est grâce à cette science de la chute que je ne crains pas le danger et que je ne fus battu qu'une fois régulièrement, en 1904, par Anzani. Il est vrai que, la veille, j'avais reçu une balle de revolver dans la tête en m'essayant au tir.

Je suis mécanicien depuis l'âge de 11 ans et j'ai 24 ans aujourd'hui, c'est pourquoi je crois bien connaître un moteur.

Pour courir sur piste, il faut être excellent mécanicien, connaître mieux que soi-même sa machine. L'effort du coureur doit se porter sur divers points : avoir un cadre très rigide, un guidon bien serré, une fourche très solide, un moteur plus fort qu'il ne semble nécessaire pour la piste sur laquelle on court, des pneus très résistants. En outre, il faut posséder du courage. Ceux qui ont peur sont perdus. Et, quitte à se tuer, ne vaut-il pas mieux le faire avec le sourire ? C'est plus digne et le public le préfère.

OLIESLAGERS



Olieslagers en vitesse. (Plaque Lumière.)

Olieslagers est le motocycliste qui produit la plus forte impression d'angoisse. (*Motocyclette* l'Albatros, *Billouin constructeur, pneus* Dunlop.)

L'ACCIDENT D

UNE CHUTE DE MOTOCYCLETTE

L'autre dimanche, au Vélodrome d'Hiver, pendant la course de motocyclettes, se produisit une chute qui, par un hasard providentiel, ne fut pas mortelle. Olieslagers, le crack d'Anvers, partait scratch dans un handicap de 10 tours. Il rendait un tour à Bussat,— mais ce dernier ne pouvant arriver à trouver la bonne carburation, abandonnait dès le début, — et un tour et demi à Cussac. Pour rattraper ce handicap considérable, Olieslagers donnait toute l'avance dès le début, virait complètement à la corde, frôlant le sol avec son coude. Au quatrième tour, emporté par l'élan, il ne parvenait pas à se redresser dans

D'OLIESLAGERS

A 100 KILOMETRES A L'HEURE

la ligne droite et à l'entrée du premier virage il dérapait de la roue arrière. Il lâchait sa motocyclette et était projeté sur le plancher, où il roulait l'espace de trente mètres. Un cri de terreur retentit dans le Vélodrome d'Hiver. Tout le monde croyait qu'Olieslagers était tué. Mais le merveilleux motocycliste s'était déjà relevé et regagnait paisiblement le quartier des coureurs, sans que l'on puisse constater sur ses traits le moindre trouble. Pendant ce temps-là le public cherchait vainement à réprimer son émotion et ne pouvait s'empêcher d'admirer le sang-froid de celui qu'on a surnommé le « démon anversois ».

NÉO-ZÉLANDAIS & AFRIKANDERS

Par FERNAND BIDAULT

Comment une équipe tourne pro en s'en défendant ☙ Demi-amateurisme et amateurisme et demi ☙ Différences de latitude ☙ ☙ ☙

Nous ne reverrons sans doute pas les Néo-Zélandais, qui nous firent, il y a deux ans, une si jolie démonstration d'un jeu de rugby inconnu en France. Nous ne les reverrons pas, parce qu'ils ne sont plus amateurs, du moins au sens où l'entend l'U. S. F. S. A. Ah ! si le football était régi par l'U. V. F! Mais il ne l'est pas. A quoi bon se consumer en exclamations superflues ?

Depuis que les Néo-Zélandais nous ont quittés, chargés d'honneurs et de richesses, les Anglais ont beaucoup réfléchi : et les Français en ont fait autant, pour se montrer à la hauteur. On a pensé que c'étaient là des amateurs d'une espèce curieuse, qui avaient gagné en une seule tournée, plus que certains clubs professionnels en dix saisons. Ils ont eu beau nous faire savoir que cet argent serait employé, de la façon la plus correcte du monde, à l'entretien de leurs terrains et à la réfection de leurs vestiaires; nous sommes demeurés sceptiques. Car, à quoi servirait-il d'appartenir à un très vieux continent, si l'on ne savait se montrer sceptique en toute occasion ?

Et comme, en dépit de nos réflexions, les coloniaux manifestaient le désir de rendre aux Anglais une nouvelle visite, ceux-ci ont pensé qu'ils ne pouvaient décemment le faire qu'avec le concours des sociétés de la Northern-Rugby-Union, c'est-à-dire, si vous voulez, des clubs non amateurs, selon la formule de la R. F. U.

L'équipe actuelle des Néo-Zélandais.

Les Néo-Zélandais ont envoyé en Angleterre une nouvelle équipe qui a commencé à jouer contre les clubs professionnels de la Northern R. U.

Une idée malicieuse La Northern ne paye pas ses joueurs, et l'on ne saurait la taxer de professionnalisme pur. C'était bien la fédération qu'il fallait aux Néo-Zélandais à qui, si ridiculement, on avait cherché noise. Ils faillirent avoir bien mieux. Car vous pensez bien que si les " Tout Noirs " gagnèrent à jouer au rugby de belles sommes, les clubs organisateurs, gallois et autres, ne furent pas sans mettre quelque argent dans leur poche. Et dame, la vertu de certaines équipes anglaises n'était pas tellement solide que la perspective d'être privés d'une nouvelle campagne aussi fructueuse ne les fît réfléchir à tr is fois au moins. Et l'on envisagea avec terreur la possibilité de voir quelques clubs, du pays de Galles en particulier, lâcher l'amateurisme pour recevoir plus commodément leurs amis de Nouvelle-Zélande. Il n'en fut rien.

Et, sans insister davantage, ces derniers traitent avec la Northern R. U.

Mais ils tiennent d'autant plus à leur titre d'amateurs qu'on en a plus vivement critiqué la validité. Et voici qu'ils ont eu une idée admirable, capable de tourner, pensent-ils, toutes les difficultés et de ménager les susceptibilités les plus vives. Ayant désigné, comme ils font chaque année, environ soixante-dix joueurs comme « internationaux », ils les ont priés de prêter serment, devant un juge de paix, d' « observer fidèlement les règles de l'amateurisme » comme ils l'avaient fait jusqu'ici. Et ceci aurait pu leur permettre, avec un peu de bonne volonté de notre part, de se présenter le front haut devant n'importe qu'elle équipe anglaise et française.

Et les Springboks ? Mais il n'en fallait pas tant demander à des esprits étroits, incapables de sacrifier la lettre d'un règlement à l'intérêt d'un beau spectacle. Et quelles précieuses occasions de parler pour ne rien dire cette situation nous eût réservées. s'ils avaient insisté.

Sud-Africains contre Midland Counties

Les joueurs sud-africains commencent un dribbling, à la suite d'un arrêt. Nos joueurs français auraient beaucoup à apprendre en assistant à des rencontres de ce genre.

Pourvu qu'il ne prenne pas fantaisie aux Afrikanders, les « Springboks » de l'an dernier, d'avoir, eux aussi, comme les Néo-Zélandais, une idée admirable ! Car, comme ces derniers, ils ne demandent qu'à recommencer une tournée d'où ils tirèrent de si grands bénéfices moraux et autres — autres surtout. Et, comme leurs prédécesseurs, ils ont encouru la suspicion de notre amateurisme immaculé, ou à peu près.

Il n'est qu'une chose que nous oublions: c'est que les conditions de la vie ne sont point les mêmes dans ces pays neufs ou renouvelés et dans notre société tombant de décrépitude. Nous admettons, puisque nous pratiquons nous-mêmes cet errement, qu'un club d'amateurs peut, en tant que club, gagner autant d'argent qu'il

Le match Sud-Africains contre Cambridge University.

Les Sud-Africains possédaient une merveilleuse maîtrise pour les passes de ballon. C'était là l'une des plus grandes qualités de leur supériorité.

pour eux? Il est curieux de constater combien peu nous avons le sens du relatif.

Les premières rencontres Les Néo-Zélandais ont déjà joué plusieurs matches. Ils les ont gagnés comme il convenait. Mais peut-être n'en ont-ils pas tiré tout le bénéfice qu'ils attendaient.

Les spectateurs de ces premières rencontres semblent avoir montré moins d'empressement que lors de la précédente tournée des coloniaux. Mais puisqu'il s'agit de premières rencontres, il ne faut pas se hâter de conclure à un

Une remise en jeu.

Une rentrée en touche par les Sud-Africains. Remarquer combien vite les avants se réunissent.

lui plaît. Et nous ne saurions, en bonne justice, reprocher à nos visiteurs d'en faire autant. Ce qui nous a choqués, c'est de voir des amateurs employer six mois à faire du sport, sans autre souci du métier qu'ils ont momentanément abandonné.

Mais si une autre organisation sociale permet à des gentlemen d'une autre latitude de faire ce qui serait impossible à des Français, et même à des Anglais, dans l'état actuel de nos mœurs, pourquoi s'acharner à leur appliquer une réglementation qui n'est point faite

Un arrêt des Néo-Zélandais.

Duncan esquive un arrêt sur Booth qui chargeait. Newton va ramasser le ballon. A remarquer l'arrêt énergique, sans être brutal, mais qui immobilise l'adversaire.

Une belle mêlée.

Une mêlée parfaitement formée entre les Sud-Africains et l'équipe d'East Midlands. Le demi sort le ballon en toute sécurité.

déclin de faveur. Sans doute, le public de ces parties interprofessionnels n'est pas le même que celui des fidèles de la Rugby-Union. Mais il est probable que lors des grands matches, il se retrouvera à peu près semblable.

Il serait dommage qu'il n'en fût pas ainsi, car l'équipe des New-Zelanders a montré, dans les quelques exhibitions qu'elle a faites, les mêmes qualités de puissance, d'entente et de précision qui firent la gloire de nos précédents visiteurs. Quatre de ces derniers demeurent dans le nouveau team, qui a été choisi avec le même soin qu'il y a deux ans.

FERNAND BIDAULT.

SUR LES TERRAINS : ALLAN HENRY MUHR

Allan Henry Muhr, ex-capitaine de l'équipe de Rugby du R. C. F., fut l'un des meilleurs joueurs de football qui aient figuré dans des teams français ⌀ Quelques anecdotes ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Allan Muhr

Ex-capitaine de l'équipe de rugby du Racing-Club de France. Footballeur, joueur de tennis, automobiliste, il excelle dans tous les sports.

L'EXISTENCE d'Allan Henry Muhr est une démonstration de cette idée, chère à certains philosophes, que nous ne sommes jamais complètement indépendants. Rien de plus libre, en apparence, que cet Américain de Pensylvanie, transplanté dans notre civilisation tâtillonne; que ce vigoureux garçon au profil de Sioux, que nous verrions assez bien avec des anneaux dans le nez et des plumes en bataille dans la chevelure.

Il nous étonne et nous charme parce qu'il n'est l'esclave d'aucun chef de bureau, d'aucun patron, d'aucun rédacteur en chef, pas même des dirigeants de l'U. S. F. S. A. Il fait ce qui lui plaît, à l'heure qui lui plaît. Il est admirable de sérénité malicieuse et de cynique tranquillité.

Or, ce calme épicurien, ce sage d'outre-Atlantique n'est point indépendant! Voici qu'il nous apparaît esclave, lui aussi, non point de quelqu'un, mais de quelque chose, ce qui est bien pis, parce que le mal est sans remède. Allan Muhr est esclave de sa passion pour le football rugby! Ce n'est pas une passion dégradante — du moins nous le pensons — et il faut en remercier les dieux pour lui.

Car jamais démon ne s'empara d'une âme mortelle, comme celui du football rugby de l'âme d'Allan Muhr. A cette frénésie, il a sacrifié toutes ses pensées, tous ses instants, et jusqu'aux autres passions dont l'assouvissement occupe l'humanité, s'il ne la satisfait point. Sous son empire, il se livre à mille occupations qui nous paraissent baroques et qui sont simplement rituelles : confection de calendriers, rédaction de procès-verbaux, envois de convocations, et tant d'autres de ces opérations solennellement puériles qu'impose seule la fatalité de la passion.

Les autres amours terrestres lui paraissent négligeables : sa pipe, l'automobile, le tennis, ne sont pour lui que des divertissements agréables, sans plus, auxquels, du reste, il n'a guère le loisir de s'attarder.

L'attention qu'il donne au football et à ses œuvres l'a conduit à être international et capitaine du Racing Club de France. Il ne désirait pas autre chose, et il pourra dire qu'ici bas il a rencontré le bonheur, si l'on pense, du moins, que la satisfaction des plus vifs désirs est seule capable de le donner.

C'est pourquoi l'histoire d'Allan Muhr n'a pas de péripéties. Ce n'est qu'un acheminement, à la lumière d'une ambition douce, vers le poste d'honneur qu'il occupe à présent. Pour les personnes inquiètes de réussir dans la vie, l'action régulière de cette volonté ferme peut être donnée en exemple. Tout rapporter à l'objet de ses efforts est encore le meilleur moyen qu'on connaisse de l'atteindre.

Il est probable qu'en naissant, Allan Muhr était désigné pour devenir un jour capitaine du Racing Club. Quand il débarqua en France, les footballeurs comprirent qu'il leur venait un maître d'outre-Atlantique.

A peine arrivé parmi nous, il fut quelque chose dans le grand club d'athlétisme. Pour reconnaître cet accueil, il décida de faire de la propagande en faveur de son club d'adoption. Il racola les scolaires, en vue de renforcer les équipes. Et pour y mieux parvenir, il songea à s'installer dans la place. Il se décida à entrer au lycée Janson, pour avoir le droit de jouer avec l'équipe de cet établissement.

Les mains dans ses poches, il alla trouver, un jour, le proviseur et lui dit :

— Monsieur, je m'appelle Allan Henry Muhr. Je suis Américain. Je désire entrer chez vous.

— En quelle qualité ?

— Comme élève.

— Très bien. Dans quelle classe avez-vous l'intention de débuter ?

— Ça m'est égal, dit Allan, avec un calme impressionnant. Puis il ajouta : « Donnez-moi votre catalogue ».

Le proviseur sourit et lui donna le prospectus de l'établissement. Muhr le parcourut et lut ces mots : « Classes élémentaires. Premiers exercices de langue française ».

— Je pourrais entrer là, dit-il, en désignant du doigt le programme de la classe de huitième.

— Mais c'est une classe pour les enfants.

— Ça ne fait rien, dit Muhr. Je ne viendrai pas. Où faut-il payer le trimestre ?

C'est ainsi qu'Allan Muhr entra au lycée Janson, dans l'unique intention de jouer au football comme scolaire. Mais le destin fut cruel : au premier match, le brave cowboy se démit l'épaule. Il en fut pour ses frais d'enseignement.

Un jour qu'il s'ennuyait, il songea à prendre une occupation accessoire. Il vint chez le directeur d'une grosse maison de commission et d'exportation et, brusquement, il lui dit :

— Je désire m'occuper. Voulez-vous me prendre chez vous ? Ça ne vous coûtera rien, car Je ne veux pas être payé.

— Nous ne faisons pas travailler les gens pour rien, dit le directeur. Je veux bien vous prendre, mais vous recevrez cent cinquante francs par mois.

— Si vous y tenez... dit Muhr avec un sourire indéfinissable. Seulement je désire être libre le jeudi après-midi, pour jouer au football.

Tant bien que mal l'affaire se conclut. Mais l'entente ne dura pas longtemps. Un jour, le directeur, impatienté, pria son employé de choisir entre le football ou les affaires.

— Je choisis le football, dit Muhr; et il s'en alla de son pas paisible.

Hélas! voici que ce footballeur éminent va sans doute prendre définitivement sa retraite. Une blessure reçue au genou, l'an dernier, semble lui interdire, désormais, de figurer sur les terrains de rugby. Il lui reste l'automobile, consolation dont il use avec quelque discrétion. Mais il suit toutes les grandes épreuves.

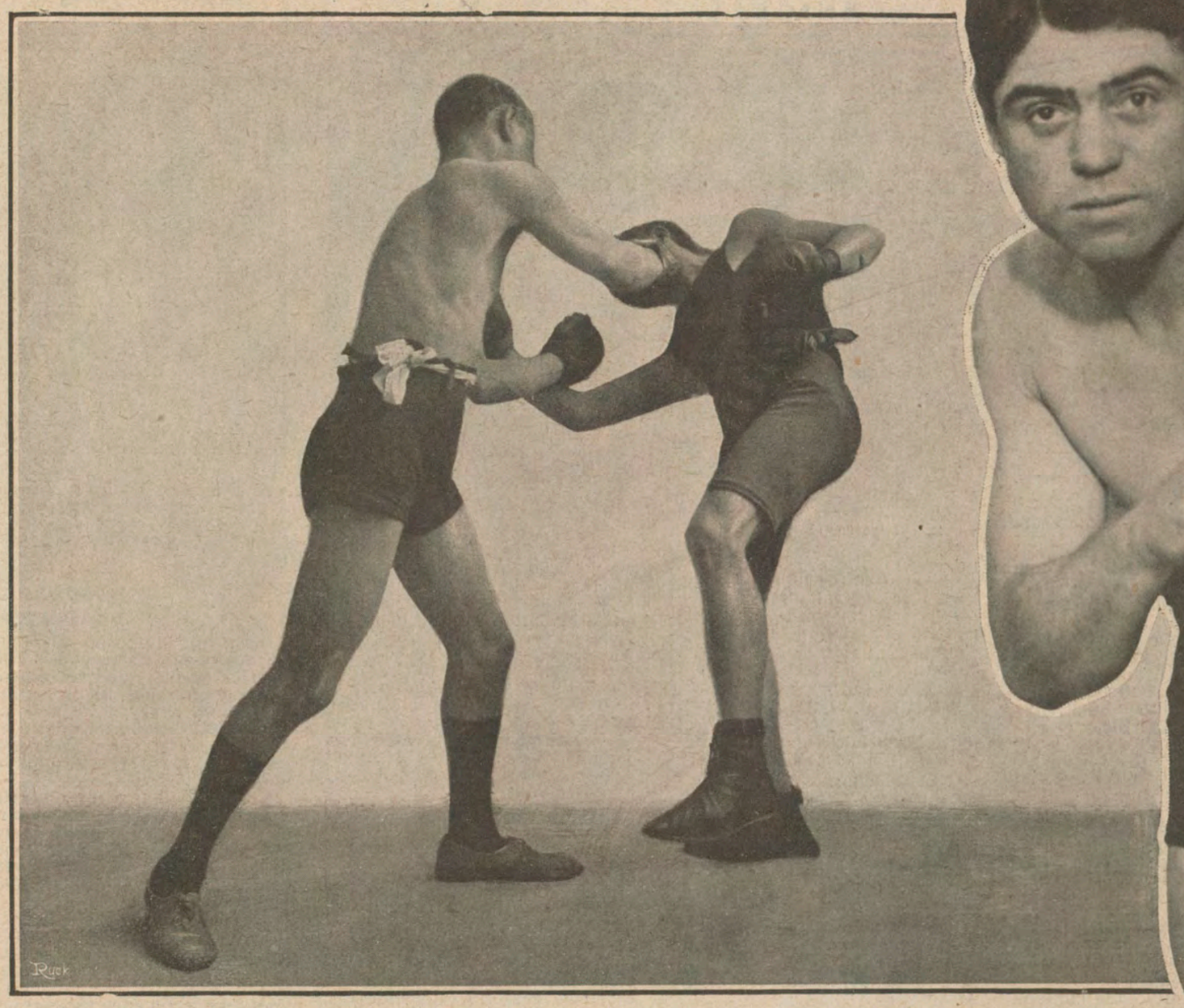
— Il faut bien que je m'occupe, dit-il avec son bon sourire.

Charmant camarade, avant de rugby puissant, adroit et astucieux, Allan Henry Muhr est devenu par surcroît une sorte de sous-pontife à l'U. S. F. S. A. Mais c'est pour y faire les affaires de son équipe, n'en doutez pas. C'est aussi pou y préparer le tournoi de lawn-tennis d'Etretat, qui est proprement son occupation d'été et qu'il mène à bien depuis plusieurs années. Il fait tout cela avec ce flair subtil et cette logique écrasante qui lui valent un renom mérité d'administrateur de premier ordre. Et peut-être qu'ayant pris goût au métier, Allan terminera ses jours sur un rond de cuir entre des cartons verts. Chez nous les plus éclatants sportsmen n'ont souvent pas d'autre fin.

FERNAND BIDAULT.

TOURNOIS DE BOXE A PARIS

Les tournois de boxe ont repris L'un se dispute en ce moment, un autre va commencer la semaine prochaine, sans compter les multiples matches qui seront donnés au cours de la saison



Le match Young Lilley contre Cuny.

Le merveilleux petit boxeur Young Lilley a triomphé facilement de notre champion Cuny. Il le frappe d'un cross à la mâchoire qui détermine le knock-out.

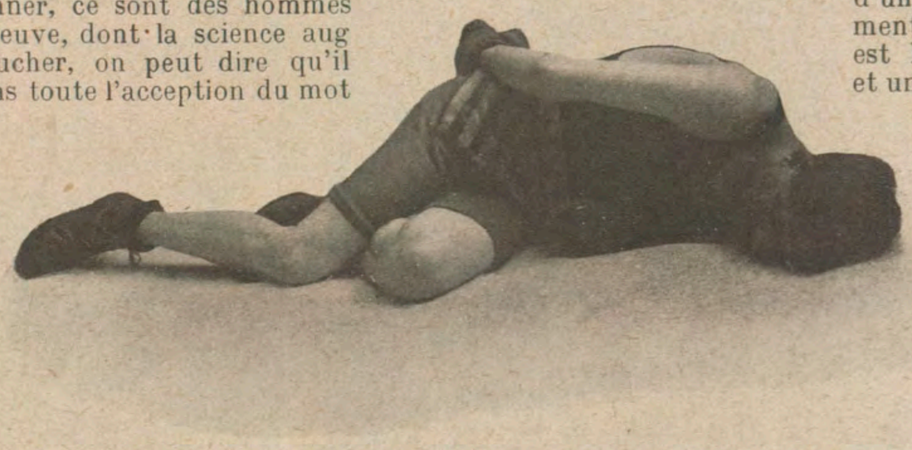
Il n'y a pas à en douter. La boxe a définitivement conquis droit de cité en notre pays. Ce sport qui, il n'y a pas longtemps, était considéré comme un passe-temps de voyou, a eu raison des esprits timorés et, à cette heure, on compte les profanes qui, par peur ou par snobisme, hésitent à devenir les adeptes de la boxe. Car, ne vous y trompez pas, ceux qui méprisent ce sport le font par crainte de recevoir un jour un swing malencontreux.

Mais nous ne pouvons trop demander : en deux ans, nous avons fait des pas de géant, il n'y a aucune raison pour ne pas continuer. Le tout, dans la vie, est de mettre une machine en marche. Une fois qu'elle est partie, on ne peut plus l'arrêter.

Mais ne créons pas de confusion à propos des pas de géant : je parle des progrès réalisés par la boxe vis-à-vis du public, mais non des progrès faits par nos boxeurs.

Il est en effet affligeant d'assister aux matches qui les ont mis aux prises avec les Anglais au Cirque de Paris. Ces pauvres pugilistes sont peut-être animés des meilleures intentions, mais ils sombrent sous le ridicule. Ils ne peuvent même pas faire semblant de résister à leurs adversaires. L'autre jour un homme de 63 kilos a été knock-outé en moins d'une minute par un Anglais de 47 kilos !

Quand donc nos représentants voudront-ils bien se rendre compte que la boxe ne consiste pas seulement à mettre des gants, à faire de grands gestes et à prendre une garde plus ou moins bizarre pour produire une impression sur les Anglais? Il faut croire que l'impression est fâcheuse, car les Anglais se débarrassent avec une merveilleuse rapidité de leurs piteux concurrents et ne peuvent s'empêcher de sourire en pensant que ce sont là les boxeurs nationaux. Seulement, n'oublions pas que nous possédons quatre hommes pour lesquels nos voisins ont une grande estime. Ce sont Marc Gaucher, Moreau, Adolphe et Cuny. Cuny boxe au Cirque de Paris et ne fut pas heureux avec Young Lilley, homme extrêmement vite, qui l'a surpris. Quand à Adolphe et à Moreau, qui préféreraient se faire tuer plutôt que d'abandonner, ce sont des hommes d'une énergie et d'une bravoure à toute épreuve, dont la science augmente sans cesse. En ce qui concerne Marc Gaucher, on peut dire qu'il est le Jacquelin de la boxe. C'est un athlète dans toute l'acception du mot et un homme scientifique. Sans pouvoir être un Jeffries, il pourrait être un Pat O'Keeffe. Mais il n'a pas la persévérance nécessaire, et pourtant il nous étonnera encore. Mais, quoi qu'il fasse, c'est un homme de ressource et un véritable « fighter ».



Cuny knock-out.

Le cross à la mâchoire porté par Young Lilley avec une rapidité rare a déterminé le knock-out.

Que dire de l'équipe des Anglais, sinon qu'elle a fait merveille? Ils ont montré ce qu'était la boxe anglaise. Pourvu que les Français se soient décidés à regarder et à tâcher d'apprendre !

JACQUES MORTANE.

Peter Brown.

Le champion d'Angleterre (poids moyens), que nous avions déjà applaudi en 1906, est revenu, toujours aussi brillant.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

*Avant le départ de l'*Eole III, *piloté par M. P. Gasnier, à Biarritz. Des automobiles, tâcheront de capturer le ballon à l'atterrissage.*

L'ALCOOL SAUVEUR

Sommes-nous menacés d'une crise de l'essence? D'aucuns le prétendent. Pour une raison ou pour une autre, que les nappes huileuses d'Amérique et du Caucase s'épuisent peu à peu, ou que le trust des pétroles s'amuse à augmenter ses bénéfices aux dépens des pauvres chauffeurs, peu nous chaut, mais ce qu'il y a de certain, c'est que l'essence subit une augmentation régulière et inquiétante.

D'autre part, la consommation s'accroît sans cesse.

En cinquante ans, les quantités de pétrole utilisées ont monté de 257 tonnes, en 1857, à 26.076.297 tonnes en 1906. Et comme la concurrence n'est pas à craindre, ne faut pas espérer voir les motricines, automobilines, rapidines et autres liqueurs en ines baisser leur prix de sitôt. La perspective de ces angoissantes douloureuses d'essence et d'huile n'est pas sans influence sur la crise que traverse en ce moment le monde automobile.

Le remède? Il est bien simple; il est à deux pas de nous. Tout en réduisant nos dépenses, il amènera la prospérité dans toute une région de notre France : c'est l'alcool.

Ah ! l'alcool! En a-t-on assez joué, il y a quelques années! Nous a-t-on assez menés en bateau — quoique ce fût sur terre — avec ces concours à l'alcool ! Ils étaient là quelques-uns qui ne juraient plus que par le jus de nos betteraves — une plante bien française, monsieur! — Leur enthousiasme leur rapporta quelques grasses prébendes, quelques rubans multicolores, et maintenant l'alcool ne les intéresse plus que sous forme de Tarragone ou de fine 1842. Vous ne trouverez pas un chauffeur qui consente à introduire une goutte d'alcool dans son réservoir. Ils n'ont pas tort, car il est certain que l'alcool dénaturé, tel qu'on nous le sert à l'heure actuelle, est plus cher que l'essence, qu'il est d'un moindre rendement thermique et qu'il est de nature à détériorer les moteurs.

Et cependant, c'est là qu'est le salut. Comment? C'est ce que je tâcherai de démontrer ici un peu plus tard.

F.-A. Wheel.

Daimler II, *l'un des meilleurs canots automobiles d'Angleterre, qui a gagné presque toutes les épreuves disputées.*

CYCLISME

Un inspecteur de voies ferrées en Suède. Ce dispositif original permet de faire sans fatigue de longues randonnées sur le réseau.

PISTE AMBULANTE

Poulain a des idées. Ne vous étonnez pas. Quand je dis qu'il a des idées, j'exagère : Poulain a *une* idée. Et sans être géniale, elle mérite qu'on s'en occupe. Il crée un vélodrome transportable, une piste de poche. Elle aura 100 mètres de circonférence, sera recouverte d'une tente en cas de pluie et dès qu'elle commencera à s'ennuyer dans une ville, elle sera transportée dans une autre. Au fond, ce n'est pas malin. Marseille et Juliano avaient trouvé ça avant Poulain. Mais mieux vaut avoir l'idée des autres que de ne pas avoir d'idée du tout. Le crack de Saint-Nazaire le sent bien. Depuis longtemps, il ne pensait pas, et le jour où il s'y est mis, nous n'avons pas lieu de nous en attrister.

Je vois assez ce vélodrome portatif, installé dans la journée par les coureurs embauchés comme ouvriers, et le soir, après la représentation, déménagé et hissé le long d'une roulotte dans laquelle trônera l'ex-champion du monde, entre une diseuse de bonne aventure et un arracheur de dents qui seront chargés d'attirer la foule devant la baraque pour le boniment. Poulain, qui aime bien parader, sera parfait dans le rôle d'impresario qui hurlera dans un portevoix : « Amenez-vous, m'sieurs, dames, ce n'est pas 2 francs, ce n'est pas 1 franc, c'est dix sous, et vous aurez l'honneur de m'applaudir, moi, le champion du monde de 1905, et qui croyais l'être en 1906 et en 1907. Entrez ! entrez ! Ça va commencer. En avant, la musique ! » Il paraîtrait même qu'une fois par semaine, une loterie aurait lieu, à laquelle on pourrait gagner une manche de veste ou une veste de manche, don du directeur.

Il y a encore de beaux jours pour le sport. Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 6 au 11 octobre 1907.

CYCLISME

Dimanche 6 octobre.

Vélodrome d'Hiver. — *Petit Prix de Neuilly* (1.500 mètres scratch) : 1. Schilling ; 2. Comès ; 3. Hourlier ; 4. Deschamps.

Grand Prix de la Ville de Neuilly (une heure derrière grosses motos) : 1. Darragon ; 2. Simar, à 8 tours ; 3. Mac Lean, à 15 tours ; 4. Wills, à 17 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 6 octobre.

Le Tour de Paris (36 kilomètres) : 1. Fantou, en 3 h. 17 m. 32 s. 2/5 ; 2. Tonnin, 3 h. 29 m. 2 s. ; 3. Guignabandet ; 4. Frank ; 5. E. Wyss ; 6. Couratin.

HIPPISME

Dimanche 6 octobre.

Longchamp. — *Prix de Newmarket* (2.100 mètres) : 1. Télamon, au comte Scheibler (G. Stern) ; 2. Bravo ; 3. Flamette. (4 partants.)

Prix du Conseil Municipal (2.400 mètres) : 1. Luzerne, à M. L.-N. André (Ransch) ; 2. Biniou ; 3. Moulins la Marche. 4. Radium. (15 part.)

Prix Saint-Roman (1.800 mètres). — 1. Quintette, à M. E. Deschamps (G. Stern) ; 2. Diadoque ; 3. Maroussia. (8 partants.)

Lundi 7 octobre.

Saint-Ouen. — *Handicap d'automne* (3.600 mètres) : 1. Druidesse, à M. G. de Fontarce (Benson) ; 2. Croustillant ; 3. Mittro. (7 part.)

Mardi 8 octobre.

Saint-Ouen. — *Prix Tancarville* (haies 2.500 mètres) : 1. Eddie (A. Carter) ; 2. Salvator ; 3. Alexandre. (10 partants.)

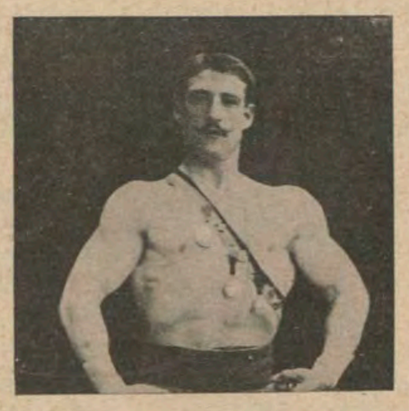
YACHTING

La Suède et la Coupe *America*.

Les yachtsmen suédois viennent de décider d'envoyer un défi à l'Amérique qui, comme on sait, détient la fameuse Coupe *America*.

L'entreprise de la Suède paraît assez hardie, si l'on se souvient que sir Thomas Lipton a sacrifié vainement quatre millions de francs au cours de ces dernières années pour construire des yachts capables de regagner la Coupe à l'Angleterre. Mais il faut se rappeler que la Suède, grâce à l'énorme développement de ses côtes, est un pays maritime par excellence, et que le yachting y est un sport familier à toutes les classes de la population. Les équipages suédois sont particulièrement recherchés pour les yachts des milliardaires américains. On va commencer incessamment la construction du bateau champion suédois, qui coûtera 400.000 francs, et l'on évalue les frais de la course à une somme équivalente.

ATHLÉTISME



Segaula, qui vient d'égaler le record du Sandow à dix branches et qui va tenter d'établir celui de l'exerciseur à onze branches.

QUELQUES MOTS SUR LES PISTES

Il y a des partisans du gazon et des partisans de la cendrée. Ceux-ci prônent avant tout la vitesse de la scorie pulvérisée ; ceux-là, gens aux articulations fines, mais faibles, ne veulent entendre parler que du gazon moelleux et court qui donne au pied un appui élastique.

Il y a enfin ceux qui, n'ayant ni piste en herbe ni piste en cendrée, se contentent de la bonne route nationale au macadam bien dur.

Mais, des partisans du gazon et de ceux de la cendre, qui a raison? me direz-vous.

Si nous étions en Angleterre, je vous dirais, sans hésiter une minute : les apôtres de la cendre.

Mais, nous sommes en France, et la seule piste en cendre que nous possédions est celle que la Société Athlétique de Montrouge a fait établir à Gentilly. De dessin défectueux, faite de matériaux de qualité plutôt inférieure, elle ne rappelle que de très loin les pistes anglaises, mais elle est néanmoins très vite et on y peut atteindre des résultats honorables.

Sur nos deux autres pistes parisiennes, le Racing et le Stade, un gazon fin et roulé, bien arrosé l'été et souvent tondu, offre toute son élasticité aux performers des deux clubs doyens. On y atteint de belles vitesses, les records en font foi. Mais quand vient la mauvaise saison, il faut déchanter : le sol en devient trop mou et les souliers à pointe ont parfois de la peine à s'en arracher.

Sont-elles, par là même, inférieures ?

Si la saison de courses à pied continuait sur piste l'hiver, cela serait exact, mais durant cette saison, rares sont les enragés qui s'obstinent à tourner : la grande foule fait du cross jusqu'aux beaux jours. L. de Fleurac.

HIPPISME

M. Parkes, pasteur protestant à Epsom, a préféré quitter le clergé pour se consacrer à l'hippisme. Il s'est aussitôt établi entraîneur.

A PROPOS DU GLADIATEUR

Notre plus importante épreuve de longue distance faisait, dimanche dernier, bien triste figure sur le programme. Deux partants seulement, pour une course ouverte aux chevaux de quatre ans et au-dessus et dotée d'une allocation de 30.000 francs, plus un objet d'art de 10.000 francs.

A ceux qui seraient tentés de trouver la distance de 6.200 mètres excessive pour ces pauvres pur sang, il est facile de rappeler qu'aux origines de l'institution des courses, les épreuves à très longs parcours et sous des poids très lourds étaient assez fréquentes. C'est ainsi qu'au compte rendu de la réunion du 28 juillet 1714 à York, se trouve consigné le résultat suivant : Her Majesty's Gold Cup de 100 guinées, pour chevaux de 6 ans. Poids : 76 kilos. Distance : 6.400 mètres en partie liée. 1re : Duchess, à M. Childer, 1. 2. 2. 1 ; 2e Foxhunter, à M. Pierson, 2. 1. 1. 2 ; suivaient les noms de quatre autres concurrents. Ainsi, ces deux premiers ont couru quatre épreuves, la troisième ayant été annulée pour fautes de la part des deux jockeys ; ils ont donc couvert 25.600 mètres dans la même journée. Ajoutons que pendant les six journées que durait le meeting d'York, six courses analogues étaient disputées.

Nous voilà bien loin des pauvres 6.200 mètres du Gladiateur ; et, cependant, ils sont, à l'heure actuelle, un épouvantail tel, que les propriétaires, malgré les 30.000 francs, préfèrent garder à l'écurie les concurrents éventuels qu'ils n'ont pas encore été obligés d'envoyer au haras, à l'hôpital ou à l'exploitation sur les obstacles. Quelles conclusions ne peut-on pas tirer d'un semblable état de choses? Si nous suivons sur leur terrain ceux qui, au mois de juin, affirmaient avec une bruyante affectation le succès de la réforme des deux ans quand vingt-neuf produits se disputaient un prix à réclamer, nous sommes forcés de proclamer, d'après le raisonnement analogue, la faillite des courses de chevaux de 4 ans et au-dessus. On pourrait alors pousser plus loin dans la voie du progrès. Après avoir avancé les débuts des deux ans, pourquoi ne fixerait-on pas une date de fermeture pour les chevaux âgés ?

Boiard.

(Cliché Bodmer)

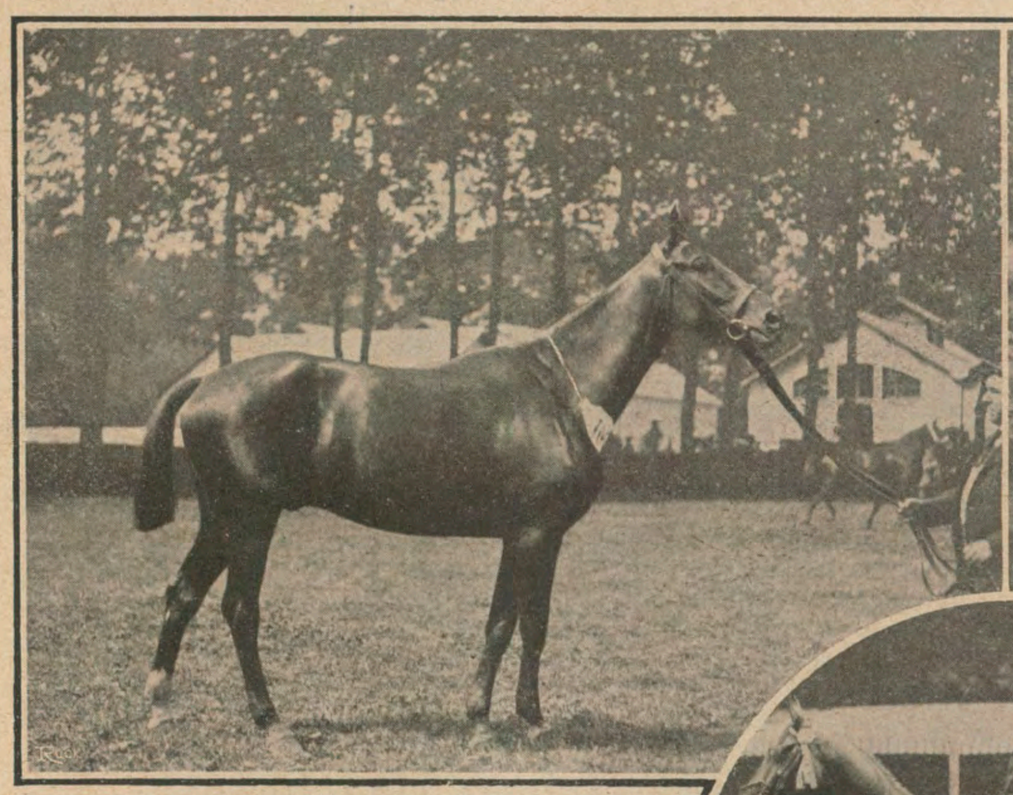
VOITURE AGRICOLE AUTOMOTRICE

Cette voiture agricole automotrice remplace les chevaux pour les travaux de labourage. Elle a été primée au Concours de Chelles (Seine-et-Marne). A ce concours d'ailleurs défilèrent devant le jury de nombreux véhicules agricoles automobiles très intéressant.

En Suède, les chevaux n'ont pas de sacs d'avoine. On considère comme plus humanitaires ces mangeoires fixes.

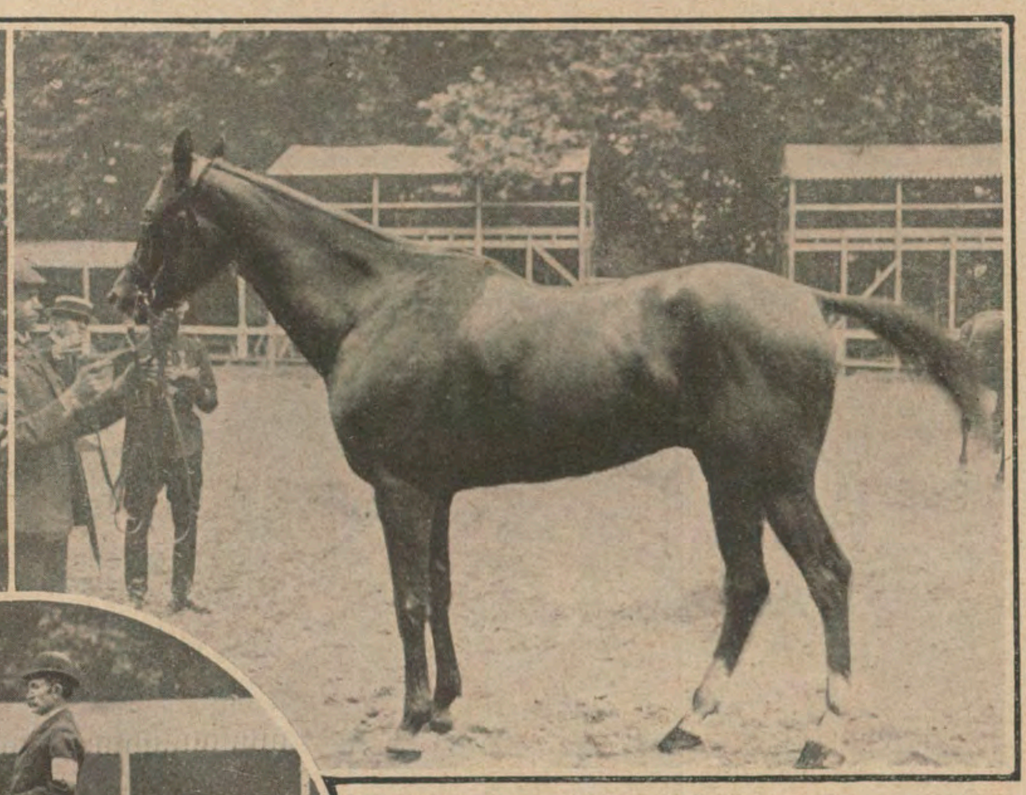
LE CONCOURS DE SAUMUR

Par le Comte DE COMMINGES



Clairon.

Par Forward, pur sang, au baron de Candé (Maine-et-Loire), a remporté cinq prix dans la catégorie des poids lourds.



Bugeaud.

Par Flageolet, pur sang anglo-arabe, à M. Forcade, 1er de la course au galop, primé au steeple.

Transwaal.

Par Lauzun, pur sang, à M. Poupard, 1er prix des 4 ans, poids lourds, acheté 2.000 francs par les remontes.

Le concours de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre, disputé à Saumur récemment, a pour but de faciliter aux remontes l'achat de chevaux de haute qualité

Le Concours de la Société d'Encouragement à l'élevage du cheval de guerre s'est disputé à Saumur, avec un plein succès.

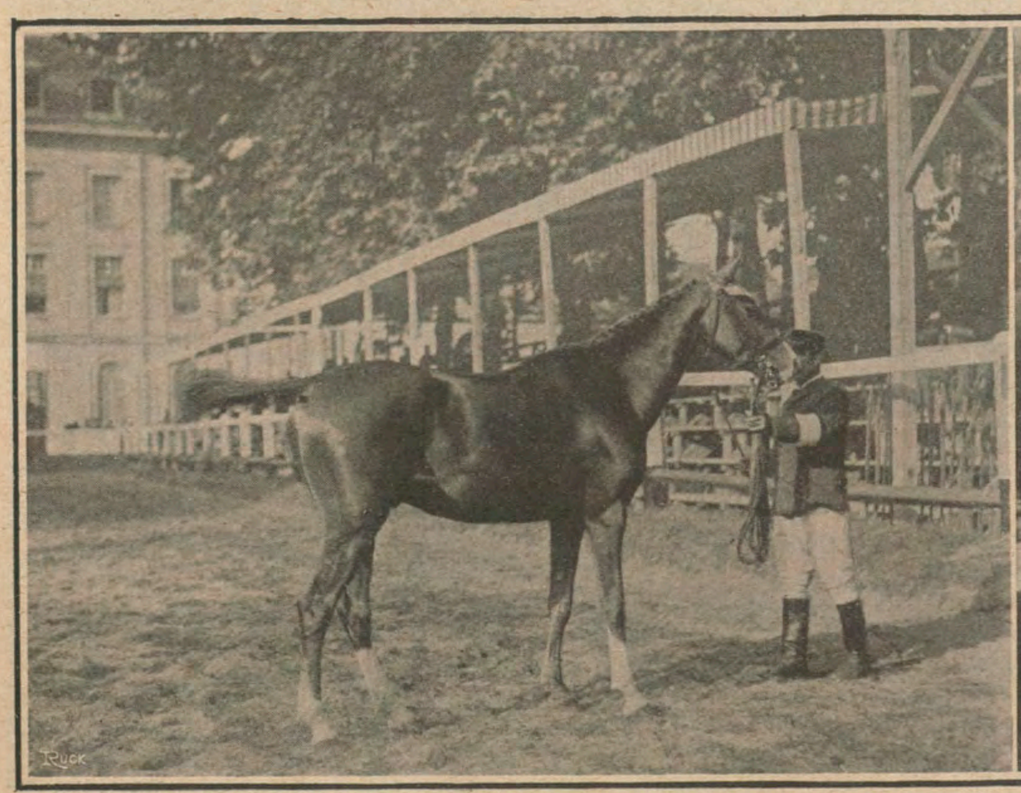
On sait que, désireuse de faciliter aux remontes l'achat des chevaux de haute qualité que réclame la cavalerie moderne, mais que le budget de la Guerre permet rarement de payer à leur valeur, cette Société a débuté par donner des allocations annuelles en différents concours, aux chevaux isssus de pères pur sang et de juments de demi-sang. Les chevaux de cette formule, reconnus les meilleurs par la cavalerie, étaient jusqu'à présent les seuls ne recevant aucun encouragement pécuniaire. Cette année, la Société, qui compte plus de deux mille membres, a tenté un grand effort en distribuant une trentaine de mille francs de prix. 140 chevaux, provenant, en lots à peu près égaux, du Midi, des Charentes, de la Vendée, de Saône-et-Loire, de Normandie, sont venus disputer les épreuves obligatoires et facultatives. Les premières consistaient en présentation nue et montée aux trois allures, et surtout au galop allongé et prolongé. Cette prédominance du galop a amené des classements auxquels certains éleveurs ne s'attendaient guère, le galop étant un mythe assez obscur dans un pays où l'élevage de demi-sang descend presque exclusivement du trotteur.

Si les chevaux de trois ans, furent, à Saumur comme partout, catégorisés par taille, ceux de quatre ans et au-dessus le furent d'après l'aptitude à porter le poids, fort judicieux classement. Une part importante des primes faisait, chaque fois, retour au naisseur.

De très remarquables modèles se présentèrent devant les différents jurys, chacun composé de trois membres : un officier supérieur des haras, un commandant de dépôt de remonte et un sportsman sociétaire. De tels jurys devaient forcément présenter toutes les garanties de science hippique et cavalière, ainsi qu'un grand esprit d'équité et de désintéressement.

Et en effet, le bon cheval seul fut primé de préférence au cheval spécieux, le « charger » de préférence au « hack », le modeste mais bon cheval, de préférence au « fils à papa ».

Comte de Comminges.



Égaux.

Par Acoli, pur sang, à M. de Curel, 1er prix des 4 ans, poids moyens. Gagnant de la Coupe Doléris.

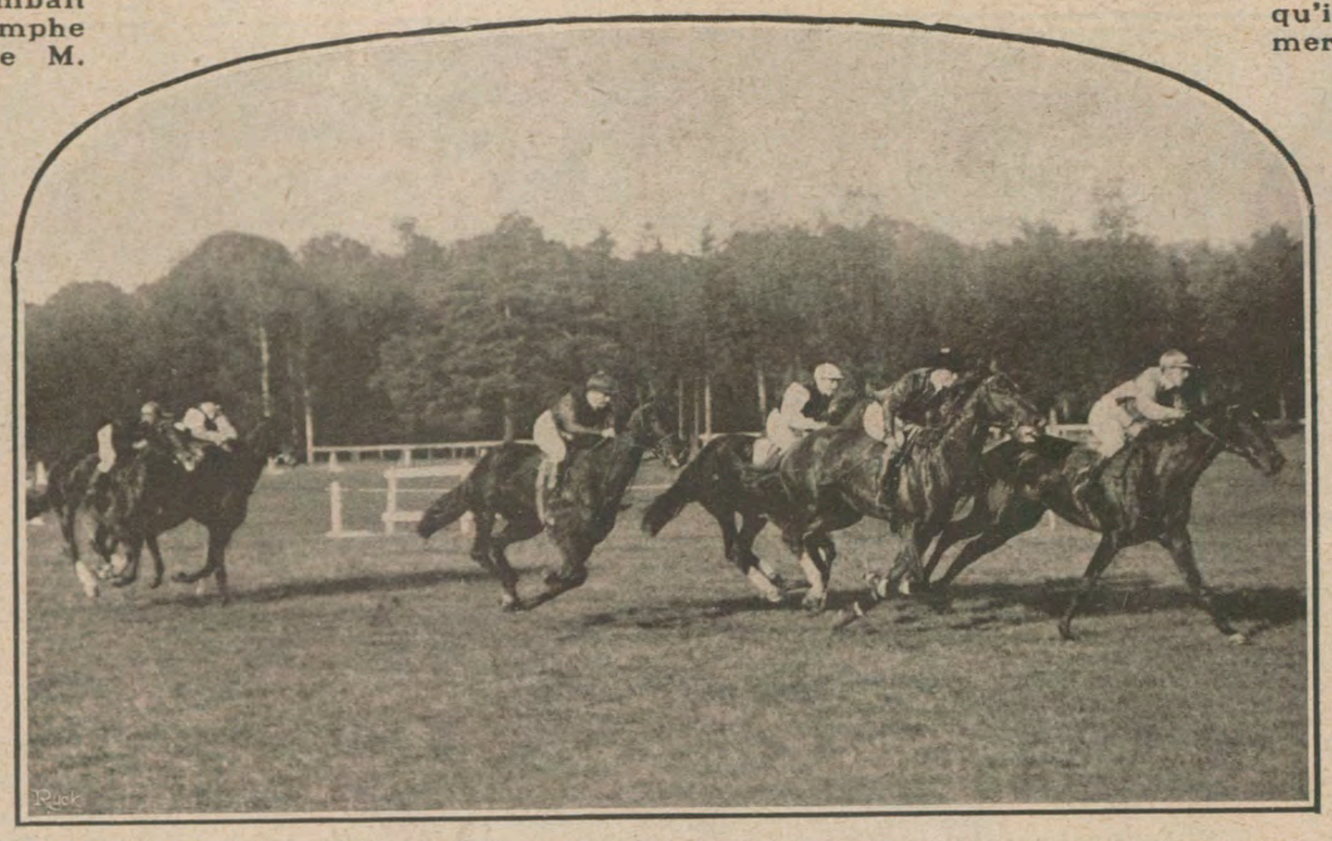
Déesse.

Par Governor, pur sang, à MM. Prost et Chevallier, 6 prix (4 ans poids lourds), monté par le capitaine écuyer Danloux.

LE GLADIATEUR ET LE HANDICAP LIBRE

Par RENÉ RIONDET

Et la pluie tombait toujours ! ▱ Triomphe des couleurs de M. Lieux dans les deux grandes épreuves, avec les deux pensionnaires qu'il a si bien su réclamer ▱ Régularité de la forme des trois ans ▱ A travers la semaine



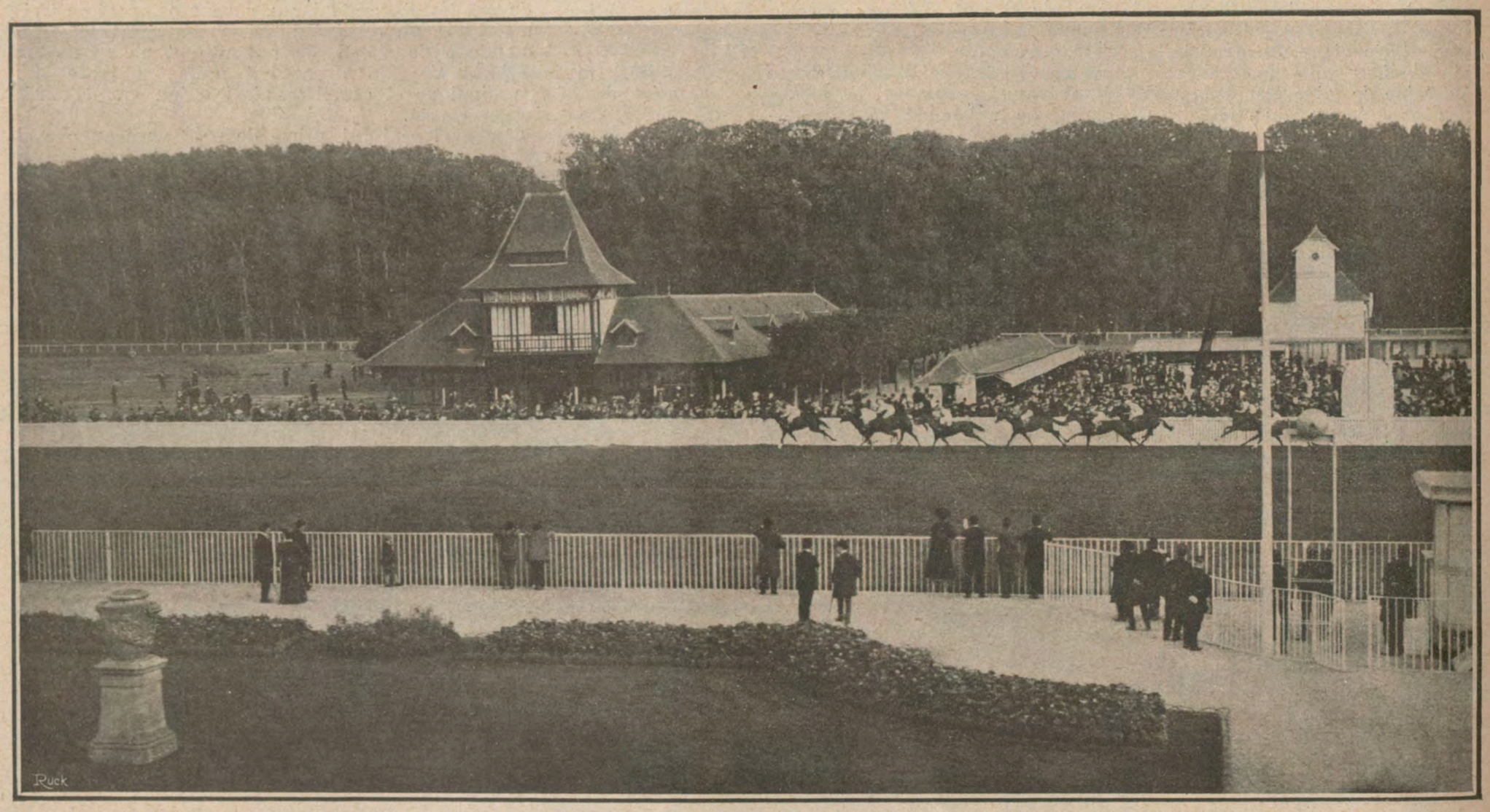
Le Prix de Clairoix (Compiègne, 10 octobre, 1.600 mètres).

Open Ditch, Imperator II, Clairefontaine, Jugurtha et Théodora II se sont élancés en tête. A la distance survenait Dialiba (Berthelot), à M. Balsan, qui l'emportait de 3/4 de longueur sur Imperator II. Clairefontaine, troisième, à une tête.

La journée de dimanche dernier était, sur le calendrier sportif, l'anniversaire de l'émeute tristement fameuse de l'année passée ; et, probablement à cette occasion, afin de bien montrer la réprobation méritée par les énergumènes allumeurs d'incendie, le dieu des courses a tenu à déverser les eaux du ciel sur la réunion. Naturellement, comme dans toutes les manifestations de la justice immanente, les innocents ont payé pour les coupables, et nous avons été mouillés et transpercés, à peu près autant que l'autre dimanche. Décidément, l'automne ne veut pas se mettre au beau ; mais ne nous plaignons pas trop. Songeons que la Seine et la Marne, prises d'un beau sentiment d'émulation, pourraient, à l'instar de leurs collègues méridionaux, inonder Longchamp, Maisons-Laffitte, le Tremblay et peut-être même Auteuil. Consolons-nous donc, sous notre parapluie, en nous félicitant qu'elles n'en soient pas encore arrivées à cette extrémité.

Les deux épreuves importantes de la journée sont échues toutes deux à M. Lieux, représenté successivement par Moulins la Marche et Punta Gorda, qui ont ainsi vengé brillamment leur commun échec du Prix du Conseil Municipal. Cela fait un total de 45.000 francs de prix, plus un objet d'art de 10.000 francs : c'est gentil, dans une journée ! Il est à remarquer que le home de M. Lieux s'est singulièrement enrichi, cette année : l'objet d'art de la Coupe, celui du Gladiateur ; ça doit lui donner une sorte de cachet tout à fait princier.

Sur les 86 chevaux handicapés, le handicap libre a réuni en tout et pour tout 6 acceptations et 6 partants. On se demande quel est l'épouvantail qui a pu effrayer tous ces jeunes moineaux ; ils ont peut-être eu peur de leur ombre, tout simplement. Telle qu'elle se présentait, la course a donné lieu à un résultat qui n'est pas banal : du premier au dernier, les six concurrents ont fini dans l'ordre exact du programme, c'est-à-dire l'ordre qui leur était assigné dans l'échelle des poids. C'est un succès d'un nouveau genre pour le handicapeur, de si tôt. Moulins la Marche s'est montré en grands progrès sur sa forme du Conseil Municipal. Il a réglé tous ses adversaires à l'entrée de la ligne droite en quelques foulées très impressionnantes d'étendue et de souplesse. Il avait semblé, lors de ses dernières courses, manquer un peu de finish ; il n'en a pas été de même dimanche, alors que, dans un terrain lourd, il rendait de 22 à 36 livres à ses différents concurrents. Le voilà revenu à ses meilleurs jours. Sejan s'est très bien comporté ; quant à Aux Armes, elle n'a pas de chance, décidément. Son petit jockey n'a pas pu, vraisemblablement, la tenir, selon ses aptitudes, en queue de peloton ; l'autre fois, elle a trop attendu ; cette fois-ci, elle va trop de l'avant : c'est une guignarde. Elle n'est pas comme All Mine. En voilà une qui a eu un record qu'il vaudrait mieux ne jamais battre



Un passage du Prix de Tarbes (Maisons-Laffitte, 11 octobre, 3.500 mètres).

Croustillant a mené devant Clyta, Cheikh, Brooklynn et Léopold. Dans la ligne droite, Croustillant (G. Stern), à M. P. Woodland, avait l'avantage et l'emportait de deux longueurs sur Roncal, Cheikh, troisième, à trois quarts de longueur, devant Léopold, Marie et Evohé.

Moulins la Marche Séjan.

L'arrivée du Handicap Libre (Longchamp, 13 octobre, 15.000 francs, 3.000 mètres).

Séjan et Aux Armes ont mené très vite, devant Moulins la Marche (Ch. Childs) et, dans la descente, le poulain de M. Lieux se mettait à la poursuite des leaders. Il les rejoignait à l'entrée de la ligne droite et dépassait Séjan qui avait réglé Aux Armes. Dès lors, il n'était plus inquiété et triomphait par une longueur et demie. Merci était troisième, à huit longueurs.

de la veine ! chaque fois qu'elle a gagné, c'est que des incidents de parcours avaient défavorisé ses plus dangereuses rivales ; après sa victoire du Prix de Flore, à la suite de laquelle on avait été bien près de la sacrer la première jument de l'année, elle a échoué piteusement, mercredi, au Tremblay, derrière Cythère et Musotte. Allez à votre place !

Le prix Gladiateur n'a réuni que deux partants. Jusqu'au dernier moment on avait pu espérer la présence de Montlieu. Au lieu de couvrir les 6.200 mètres du parcours, on l'a envoyé couvrir... des poulinières ; il aimera probablement mieux ça. Ne déplorons pas trop cette pénurie : avec ce que nous promet la génération actuelle, il n'y aura peut-être pas de concurrents du tout l'an prochain. Toujours est-il que Punta Gorda a battu avec la plus grande facilité son unique adversaire, Le Gargan ; elle a terminé le parcours, rendu plus sévère encore par le terrain lourd, dans ses foulées des bons jours. Son allure très spéciale de bête courageuse et résistante a du reste soulevé l'enthousiasme du public, qui a salué de ses applaudissements son passage au winning post. Bien qu'ayant déjà souvent parlé d'elle, j'ai cru devoir lui consacrer encore ces courtes lignes, à l'occasion de ce que l'on peut appeler sa représentation d'adieux. En effet, elle disputait dimanche sa soixante-treizième et dernière course. Elle va désormais prendre rang parmi les poulinières de M. J. Arnaud, l'éleveur distingué et prendre un repos bien gagné.

M. Lieux. Prince Murat.

M. Lieux.

M. Lieux est un heureux propriétaire. Dimanche dernier, il a remporté les deux épreuves les plus importantes de la journée : le Handicap Libre et le Prix Gladiateur.

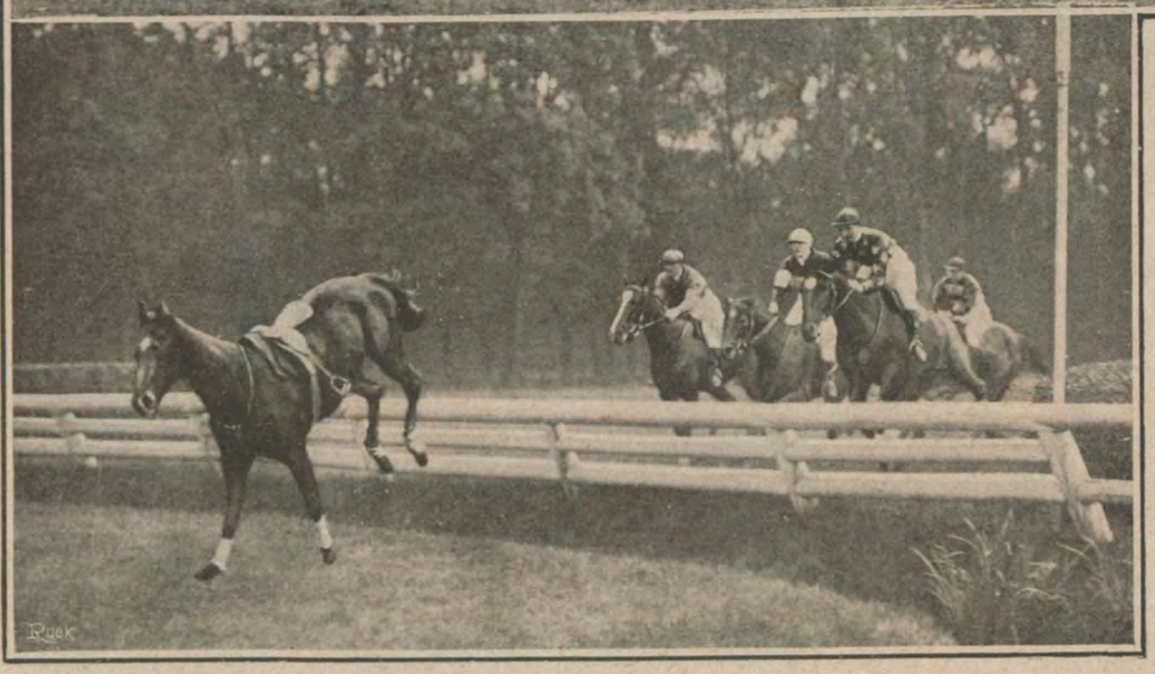
J'avais juré de ne plus jamais dire de mal de la génération de trois ans, ou, autrement dit, de ne plus en parler. Je me crois cependant obligé d'y revenir, simplement pour donner un modeste conseil à ceux qui tiennent à appuyer leurs convictions de quelque menue monnaie : dans les courses pour trois ans et au-dessus, jouez les chevaux âgés, dans celles pour deux ans et au-dessus, jouez les deux ans ; ne touchez pas aux trois ans, même dans les épreuves qui leur sont exclusivement réservées. Regardez, cette semaine, les victoires de Gambaiseuil, Viscos et Mafia II, du côté des deux ans ; de Chamant, Croustillant, Sylvaire, Augsbourg, Léopold et Moulins la Marche, du côté des chevaux âgés ; seule, Clyta a fait triste figure,

Un passage du Prix Gladiateur (6.200 mètres, 30.000 francs).

Le Gargan a mené avec trois ou quatre longueurs sur Punta Gorda, jusqu'au dernier tournant. Dans la ligne droite, Punta Gorda (Ch. Childs) se détachait aisément, gagnant arrêtée de dix longueurs.

L'arrivée du Prix Congress (Auteuil, steeple, 35.000 francs, 3 100 mètres).

Fox II a mené. Dans les tournants, Pierragno était devant Fox II, Pimlico et Hayashi. Dans la ligne droite Pimlico (Parfrement), à M. Veil Picard se détachait et l'emportait de six longueurs sur Hayashi. Pierragno, troisième à une longueur.



Le saut du brook dans le Prix Lyonnais (steeple, 4.000 mètres).

Taïdoun, à M. Thiébaux, monté par G. Parfrement, a remporté ce steeple par deux longueurs sur Uranie II. Solitaire II, troisième à 15 longueurs. Sur 5 montes à la réouverture d'Auteuil, Parfrement a compté 5 victoires.

mais elle a dû rester dans sa belle course du Municipal.

Nous avons à noter, dans la semaine, la jolie victoire de Conquistador sur les 2.000 mètres du Prix Le Destrier; il s'est littéralement promené et a gagné la tête au poitrail. Souhaitons qu'il galope sur les traces de son propre frère, Retz. Enfin, dimanche, autant la fin de la course a été peu émotionnante dans le premier Prix d'Automne, que Viscos a remporté de dix longueurs, autant la lutte a été acharnée dans le second Prix d'Automne, où Mafia II, Amande et La Marmotte (fichtre! un trois ans!) ont passé le poteau séparés par une encolure et une tête.

La réunion de Compiègne fut très agréable à tous les points de vue. Le temps était clément, et en cette saison on ne saurait trop l'en remercier, le public était nombreux et le sport fut excellent. C'était la dernière des courses plates de la saison. Et la série de ces réunions a laissé une impression telle aux sportsmen qu'il est probable que l'importance de ce coquet hippodrome croîtra en proportion de son succès.

René Riondet.

REVUE FINANCIÈRE

N. B. — *Pour tout ce qui concerne la partie financière, renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, prêts sur titres, comptes de chèques, paiements de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser directement à la*

Banque Générale Française

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs, 9, rue Pillet-Will, Paris.

Les meilleurs placements. — Nous avons prouvé que l'obligation parfaitement garantie et rapportant de 4 1 2 à 5 0/0 d'intérêt constitue le meilleur placement, surtout pour les fortunes modestes, qui doivent s'attacher avant tout à la sécurité.

Mais si, à cette sécurité, privilège de l'obligation, on peut trouver un titre qui joigne les plus grandes chances de plus-value, nous donnons évidemment la préférence à ce titre.

Malheureusement, il est rare d'en rencontrer de semblables. Les actions de priorité, certains types de valeurs américaines cherchent à unir la sécurité de l'obligation aux bénéfices de l'action, elles y réussissent parfois; mais parfois aussi elles sacrifient ainsi un peu de la sécurité. Il faut des circonstances exceptionnelles pour trouver les deux avantages réunis.

Ces circonstances exceptionnelles se rencontrent dans l'affaire des Chemins de fer de la Manche, dont nous avons dit quelques mots la semaine dernière à nos lecteurs.

La Société des Chemins de fer de la Manche. — Cette Société a pour objet de construire et d'exploiter, dans les départements de la Manche et de la Mayenne, un réseau de chemins de fer d'intérêt local dont la longueur totale atteint 240 kilomètres.

Une partie est déjà construite. En juillet prochain, 212 kilomètres seront mis en exploitation, de sorte qu'à cette date il ne restera plus que 28 kilomètres à construire.

Le capital de la Société est de 4.200.000 fr. divisé en 42.000 actions de cent francs, dont le prix de vente est de 112 fr. 50.

Ces actions nous paraissent avoir ce caractère exceptionnel de réunir les avantages de l'obligation, à cause de la sécurité absolue d'une par ie de leur revenu; à ceux des meilleures actions, à cause de la certitude des bénéfices sociaux et de l'augmentation de ces bénéfices qu'il est facile d'établir d'une façon presque mathématique.

Cela ressort de l'acte de concession et du concours de l'Etat.

Les travaux de construction et d'établissement coûtent, pour tout le réseau, 15 millions. L'Etat et le Département ont pris à leur charge les trois quarts de ces dépenses, soit 10.250.000 francs; le concessionnaire s'est chargé de fournir le dernier quart qui, avec son cautionnement de 500.000 francs s'élève à 4.150.000 francs

Mais l'Etat s'est engagé à servir à la Société concessionnaire, pendant toute la durée de la concession qui est de cinquante années, une annuité comprenant l'intérêt à 4 0 0 et *l'amortissement des capitaux fournis.*

Cette annuité (environ 4,60 0/0) est versée par l'Etat et le Département, non pas comme simple garantie et après apurement des comptes, mais effectivement et indépendamment des bénéfices réalisés par l'exploitation. Elle assure donc à l'action des Chemins de fer de la Manche un intérêt de 4 0 0 qui se trouve aussi sûr, aussi bien garanti qu'un revenu d'obligation.

A ce premier revenu, viennent s'ajouter les bénéfices de l'exploitation du réseau.

Ces bénéfices ont été calculés avec la plus grande prudence, en se basant sur les résultats obtenus dans le département de la Manche par les lignes secondaires qui desservent les régions les moins peuplées et les moins riches du département. On a évalué la recette kilométrique moyenne à 4.000 francs, chiffre certainement très inférieur aux recettes qu'on réalisera quand le réseau sera construit et exploité.

En effet, le chemin de fer de Valognes à Barfleur donne une recette de 5.030 francs; celui d'Orval-Hyenville et Roigneville réalise 8.250 francs; celui de Sottevast à Coutances 5.826 francs; celui de Guibberville à St-Lo 6.810 francs; celui de Lizon à Folligny 6.100 francs.

Les lignes des chemins de fer de la Manche : Cherbourg à Barfleur, Querqueville à Urville, Pont-l'Abbé-Dicauville à Sainte-Mère l'Eglise, Condé-sur-Vire à Granville, Avranches-Ouest à Avranches-Ville, Coutances à Lessay et Laudivy à Saint-Hilaire-du-Harcouet traversent toutes des contrées plus riches et plus prospères que celles desservies par les lignes citées plus haut et qui atteignent jusqu'à 8.250 francs de recette kilométrique moyenne. On peut donc compter que le chiffre de 4.000 francs admis dans les prévisions de la Société sera très vite dépassé.

L'acte de concession fixe l'annuité de l'Etat et du Département à 175.000 francs, la recette prévue à 4.000 francs par kilomètre montera à 170.000 francs, c'est donc un total de 345.000 francs dont la Société disposera chaque année. Les prélèvements statutaires effectués, il restera 310.000 francs à partager entre les actions, soit 7 francs par action de 100 francs.

Ce revenu capitalisé à 4 0/0, attribue à l'action une valeur de 175 francs.

En recommandant à nos lecteurs d'acheter des actions des Chemins de fer de la Manche, nous leur indiquons donc un titre très sûr qui leur rapportera 7 0 0, sur lequel ils pourront réaliser très rapidement une forte plus-value et dont les dividendes ne pourront que progresser.

Ajoutons que la Société est administrée par un Conseil dont la composition est une garantie absolue de correction et de compétence; M. le comte de Ségur-Lamoignon, vice-président de la Compagnie Internationale des wagons-lits, en est le président.

Nous engageons fort les abonnés de la *Vie au Grand Air* à recevoir et à consulter le *Moniteur des Capitalistes et des Rentiers*, 9, rue Pillet-Will, organe de la Banque Générale Française et complément naturel de la partie financière de la *Vie au Grand Air*.

Banque Générale Française.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant* : Camille Lecestre.